

Comparativa

VW GOLF R

BMW M135

MERCEDES-AMG A35



www.revistacar.es

Amor por la **GASOLINA**

ASTON MARTIN VANTAGE / MERCEDES-AMG GT / PORSCHE 911 GTS



Especial Red Bull F1

Entrevistamos a Verstappen,
piloto de TAG Heuer



Amore Ferrari 3

Santogal reúne a sus
mejores clientes



Audi RS4 edition 25 years

Última edición de un
modelo icónico

ESPAÑA · 5,50€ - (PORTUGAL 6,50€)

Nº 216 · MARZO 2025



RANGE ROVER SPORT



Gama Range Rover Sport 25MY. Consumo combinado WLTP: 0,7-12,5 l/100 km. Emisiones combinadas de CO₂ WLTP: 16-283 g/km. Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en [landrover.es](https://www.landrover.es)

Marzo 2025

6 Toyota Supra Final Edition



- 8 Ford Mustang GTD
- 10 Habla el CEO de Polestar
- 12 Alpine A390 BETA
- 14 6 Razones para amar a Leapmotor
- 16 Xpeng G6
- 18 Resultados de Opel 2024
- 20 Nuevo Mazdae6
- 26 Habla el CEO de Rolls Royce
- 28 Futuro Ferrari EV
- 30 Adiós al Audi A2
- 32 Suzuki Litros x Kilos
- 34 Mercedes-Benz Clase S 450d



Peugeot e-5008

38

Entrevista
Max Verstappen

40



75 años de Formula 1



48

Factoría de Red Bull Racing



Bentley GTC - Maserati GranCabrio

56 Especial Retromobile de París



VW Golf R - Mercedes-AMG A 35 /
BMW M135

70

76 Land Rover Defender Octa



Porsche 911 GTS / Mercedes-AMG
GT 63 / Aston Martin Vantage

80

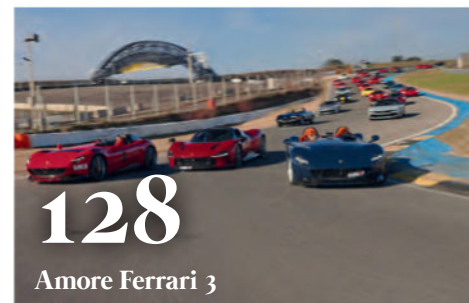
- 88 Porsche Macan en la nieve
- 90 Range Rover Snow Challenge
- 94 Honda Cyberpunk
- 98 Hyundai Inster
- 100 Citroën C3 Aircross



102

Audi RS 4 Avant edition 25 years

- 112 Automobilia
- 113 Autoguía



128

Amore Ferrari 3

- 132 Carlos Sainz en el Dakar
- 140 Amencars
- 142 Relojes
- 146 Top Ten



HASTA

10

AÑOS DE
GARANTÍA**
TRANQUILIDAD SUZUKI



NUEVO SWIFT

Desde

79€/mes*

Entrada 5.404,67€ • 1ª cuota 68,14€ • 34 cuotas 79€/mes

Cuota final 11.900,12€ • 36 MESES Tipo Deudor 7,75% T.A.E. 9,30%

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDO

*Financiación de SWIFT 1.2L S1 Mild Hybrid. Precio al contado 18.800€. Precio financiando 17.310,83€. Entrada 5.404,67€. Plazo 36 meses, 1 cuota de 68,14€, 34 cuotas de 79€ y 1 cuota de 11.900,12€. Tipo Deudor 7,75% T.A.E. 9,30%. (La T.A.E. así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 357,18€ Contado. Intereses 2.748,10€, Importe Total del Crédito 11.906,16€, Coste Total del Crédito 3.105,28€, Importe Total Adeudado 15.011,44€, Precio Total a Plazos 20.616,11€. Siendo el día de contratación 09/02/2025 y primer pago el 02/03/2025. Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento promocional y Programa de Mantenimiento incluido en Servicios Oficiales Suzuki durante 3 años (o 60.000km, lo que antes suceda). Su disfrute está condicionado a la vigencia de la financiación SUZUKI OPTION suscrita con Santander Consumer y al total cumplimiento de sus obligaciones de pago. Oferta válida hasta el 31/03/2025. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

**Consulte condiciones en suzuki.es

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 4,4 a 4,9. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 98 a 110.

Descubre el Swift



Suzuki recomienda
MOTUL



auto.suzuki.es

Editorial

Los americanos innovan, los chinos producen y Europa regula...

ESTAS FUERON las palabras de un sabio gallego que lidera la lista de los hombres más poderosos del mundo y que resumen muy rápido, lo que en Europa está ocurriendo. Y es que mientras tengamos gobiernos populistas -ecologistas, que no ecológicos y dispuestos a pagar falsas bajas y sueldos injustificados a los pobres que no quieren trabajar, el panorama es insostenible. Y es una realidad, que nos cuesta asimilar y que los medios de comunicación afines al sistema denuncian -con la boca pequeña- o justifican de forma sistemática: “aquí cabe todo el mundo o eres un retrógrado”.

Leíamos estos días en RRSS, que el Grupo VW está considerando cerrar plantas en Europa, mientras Mercedes-Benz planea recortar costes en la propia Alemania. En Ford Europa, peligran más de 4.000 puestos de trabajo. Entre los motivos, están las ventas a la baja y la creciente competencia china, que es el resultado de un mercado libre mal organizado. Porque la competencia es buena cuando el sistema es verdaderamente libre y sin perseguir vergonzosamente a la propia industria de la Unión. Los gobiernos de esta Europa son el único órgano del planeta que legisla contra los propios países del tratado, y eso es demoledor. Hacemos leyes que debilitan el tejido industrial a favor de los bienes que llegan de fuera.

Resulta que para 2035 (antes 2030 y antes 2025...) Europa y con una población que no llega a los 450 millones de habitantes, va a prohibir en 10 años, los coches de gasolina y diésel a favor de los eléctricos, mientras que los otros 8.000 millones de personas de este planeta no lo van a hacer nada, porque es imposible cumplir ese objetivo y sin haber demostrado que la electrificación es el futuro, un poco ridículo como es habitual en lo que sale del Parlamento Europeo.

Esa abuelita tierna del pelo blanco, décimo tercera presidente de la Unión Europea, Ursula von der Leyen de ya casi 67 años -esa señora agarrada al sillón como si le llegase la DANA,

que ya debería estar paseando por Palma de Mallorca y que sale más en TV que la Familia Flores en los especiales de Navidad- nos tiene machacados a favor de la “falsa energía ecológica” y la defensa de la economía oriental. Todo, hasta que se ha dado cuenta del peligro de los puestos de trabajo en Europa y ahora rápidamente coloca aranceles a los chinos. A buenas horas mangas verdes. Una mandataria marioneta y nada que ver con los primeros años de Angela Merkel -otra que Dios guarde- y quien en los últimos años decidió apagar las centrales nucleares alemanas para hoy estar vendidos a los rusos en la compra de energía. A cuál peor, la verdad, no es un tema de sexo, es un tema de valores, de principios. El sistema europeo toca a su fin como llegó el último día del Imperio Romano, y aquí también ha habido orgías... No es posible legislar más erróneamente y más en contra de tu propia gente. Estos días viajando por Florida y recorriendo los mejores concesionarios de Miami, no recuerdo ver más etiquetas que las de las camisas, mientras que aquí, nos empeñamos en salvar el mundo como Tarzán o Spiderman, con los calzoncillos por encima de los pantalones. Lo último, la pesca española que sólo puede faenar 27 días al año, ha oído bien, unos dos días al mes mientras utilicen las redes actuales. A cambio los marroquíes hacen lo que les da la gana en aguas internacionales y muchas veces en las nuestras y algunos miran al suelo.

Todo este conflicto de intereses amenaza el liderazgo mundial de Europa y no sólo en la industria automovilística. Pues los problemas en este sector tienen muchos tentáculos como es el de los componentes, donde España es un gigante a nivel europeo. Hoy todavía ocupamos el cuarto lugar con más de mil empresas dedicadas a los recambios y 15 centros tecnológicos, la mitad en peligro de extinción en los próximos cinco años, como siga esta política y usted siga votando populismo vegano puro. Proveedores como Bosch son los más afectados, que prevé suprimir 5.500 puestos de trabajo, mientras que ZF puede llegar a los 14.000 y sólo en Alemania.

La marca de neumáticos Continental ha despedido más de 7.000 personas en todo el mundo. También se resiente el gigante del acero alemán ThyssenKrupp a favor de los coreanos. Comunidades enteras como Valencia con Ford, Barcelona con Grupo VW, Galicia y Zaragoza con Stellantis o Castilla León con Renault, se verán muy afectadas si los gobiernos no toman cartas en el asunto y me temo, que llegan como siempre, tarde.

Los costes energéticos son el cáncer provocado por un sistema traidor, que ha monopolizado el alimento de las industrias a través de lobbies manejados por un gobierno globalizado rojo o azul (todo es lo mismo), que paga favores a los fondos buitres. Un sistema que tienen que dar de comer, como decimos, a una masa burundanga sin dientes, que no trabaja y que camina convencida de que sus ricos y machitos líderes son los que piensan por ellos, aunque pasen hambre... Usted siga leyendo CAR, porque sólo el editorial es una llamada de atención para que podamos seguir disfrutando de lo que nos gusta, los grandes coches y la vida en color.

Emilio Olivares i Camps
Editor-Director



El Team Car con Miguel Ángel Silvestre, actor español y embajador de Land Rover.

Toyota Supra A90 Final Edition

Toyota GAZOO Racing (TGR) eleva el listón con dos versiones mejoradas de su icónico GR Supra: la A90 Final Edition, la culminación de la generación actual, y la Lightweight EVO, una versión aún más conectada con la carretera.

PENSADO PARA los puristas, el GR Supra A90 Final Edition es la máxima expresión del Supra moderno, con solo 300 unidades a nivel mundial. Su motor 3.0 turbo de seis cilindros en línea sube de 340 a 435 CV y el par motor de 500 a 570 Nm, logrando una velocidad punta de 270 km/h. Para conseguirlo, Toyota ha mejorado la admisión, optimizado el escape y reajustado la gestión electrónica.

Pero el A90 Final Edition no es solo potencia. Su suspensión KW ajustable –inspirada en el GR Supra GT4 de competición– ofrece 16 niveles de rebote y 12 de compresión, lo que mejora la estabilidad y el control en cualquier condición. Además, ajustes en el ángulo de caída de las ruedas y un diferencial activo optimizado permiten una respuesta más precisa en curvas. El chasis también recibe refuerzos con una barra estructural trasera

y un subchasis trasero con anclajes de aluminio de alta rigidez, mientras que sus nuevas llantas de 19 y 20 pulgadas, junto con neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2, elevan el agarre y la estabilidad. Para frenar este misil, se han instalado frenos Brembo de 19 pulgadas con discos perforados flotantes y latiguillos de acero inoxidable. A nivel aerodinámico, la A90 Final Edition no deja nada al azar. Una batería de componentes en fibra de carbono,

Ambas versiones reinterpretan la esencia del deportivo japonés con más potencia

como el splitter delantero, las aletas aerodinámicas y el enorme alerón trasero tipo GT4, optimizan el equilibrio entre downforce y resistencia al aire.

LO VEREMOS POR AQUI

No suele ser habitual, y menos en una marca japonesa, pero en esta ocasión Europa, junto con Japón, tendrá la suerte de recibir este nuevo Toyota Supra A90.

NUEVO ASPECTO

Visualmente nos encontramos con un GR Supra mucho más agresivo, incluyendo un alerón trasero de fibra de carbono de grandes dimensiones.



El aumento en 95 CV y 70 Nm de par respecto al Supra estándar viene de la mano de mejoras mecánicas

Generaciones

También incorpora un nuevo escape Akrapovič de titanio, que mejora el sonido y reduce peso. El habitáculo está diseñado para la acción: baquets RECARO Podium CF en Alcantara roja, cinturones de seguridad en rojo y un volante forrado en Alcantara enfatizan su ADN de competición.

La versión Lightweight EVO responde a los entusiastas que buscan una conexión aún más pura con la carretera. Toyota ha trabajado sobre la suspensión, dirección y chasis, reduciendo peso y aumentando la rigidez estructural para un control absoluto. El diferencial activo y nuevos mapas de gestión optimizan la tracción, mientras que un nuevo ángulo de caída de las ruedas incrementa el agarre en curvas. También se han instalado frenos Brembo de mayor diámetro y un refuerzo en el subchasis trasero, logrando un equilibrio perfecto entre estabilidad y agilidad. A nivel aerodinámico, un alerón trasero tipo ducktail de fibra de carbono, junto con nuevas entradas de aire y flaps en los pasos de rueda, reducen el coeficiente de arrastre y mejoran

el rendimiento en curvas a alta velocidad. Por dentro, Toyota mantiene el enfoque racing con asientos en Alcantara con bordados GR, costuras en rojo y detalles deportivos en la consola central. Ambos modelos estarán disponibles en Europa a partir de enero de 2025, marcando el fin de la producción del GR Supra actual. Sin embargo, Toyota GAZOO Racing ha dejado claro que seguirá desarrollando la saga Supra a través del automovilismo. Con la A90 Final Edition como tributo a la velocidad y la Lightweight EVO como oda a la conducción pura, Toyota cierra este capítulo del Supra por todo lo alto. Ahora solo queda una pregunta: ¿qué vendrá después?

**Se suman
también mejoras
de chasis basadas
en el modelo
de carreras GR
Supra GT4**



Toyota Supra MK3 (A70) (1986-1992)

Fue el primer Supra independiente, con faros escamoteables, tracción trasera y motor turbo 6L.



Toyota Supra MK4 (A80) (1993-2002)

Destacó por su motor 2JZ, diseño aerodinámico y hasta 280 CV, ganando fama en tuning y motorsport.



Toyota Supra MK5 (A90) (2019-presente)

Regresó con motor BMW 3.0L turbo, 382 CV, chasis ágil y un diseño moderno inspirado en el A80.





Un homenaje a la innovación y la velocidad

Ford lanza el Mustang GTD Spirit of America, una edición especial que celebra 60 años de legado, rindiendo homenaje a la velocidad, el diseño y la innovación.



El Mustang GTD Spirit of America conmemora seis décadas de hitos, desde su primera victoria en el Tour de Francia de 1964 hasta su récord en Nürburgring. Ford celebra el legado del Mustang con esta versión que encapsula el ingenio y la audacia estadounidense. Inspirado en pioneros como Craig Breedlove, quien desafió los límites de velocidad en

los años 60, este Mustang es una declaración de potencia e innovación. El diseño exterior destaca por su carrocería blanca con franjas en Race Red y Lightning Blue, reflejando el icónico logotipo tribarra de 1964. La fibra de carbono a la vista en elementos aerodinámicos como el splitter frontal, difusor trasero y alerón

acentúa su estética deportiva. El alerón trasero, con la inscripción "MUSTANG", deja una marca inconfundible en la pista. Además, detalles en fibra de carbono opcionales en retrovisores y pinzas de freno en Red Race complementan su agresiva imagen. El interior combina lujo y deportividad, con asientos en cuero e inserciones Dinamica. Los tonos Black

Onyx predominan, con costuras en Blue Victory y detalles en Blanco Re-Entry. Elementos en titanio impreso en 3D, como la palanca de cambios y la insignia del tablero, refuerzan la exclusividad del modelo. La cabina totalmente acristalada y la distribución ergonómica ofrecen una experiencia de conducción envolvente y de alto rendimiento. Bajo el capó,

el Mustang GTD Spirit of America impone respeto con 815 CV, 900 NM de par y una velocidad máxima de 325 km/h, convirtiéndose en el Mustang de calle más potente jamás fabricado. Su aerodinámica avanzada, inspirada en la ingeniería de autos de competición, permite un desempeño excepcional en pista sin comprometer su homologación para carretera.

Elementos en titanio impreso en 3D, como la palanca de cambios, refuerzan la exclusividad





THE FULL FORCE OF McLAREN. **ARTURA**

DISPONIBLE EN McLAREN BARCELONA

Carrer de la Botànica, 81, Hospitalet de Llobregat, Barcelona
930 15 53 46

Consumo estimado de combustible: 5.6/100km | CO2 estimado combinadas: 129g/km. Estas cifras se actualizarán cuando sean definitivas. Se han confirmado las cifras de las pruebas. Para ver nuestra declaración de emisiones, visite cars.mclaren.com

**Prepare.
Commit.
Belong.**

www.barcelona.mclaren.com

La apuesta por la normalidad

Cambios en la dirección de Polestar con el reto de expandir su presencia en el mercado europeo. Con una estrategia centrada en SUV compactos y una red comercial ampliada, Lohscheller busca consolidar la marca como referente eléctrico.

CUANDO **MICHAEL** Lohscheller asumió la dirección de Polestar el 1 de octubre, encontró una compañía con grandes ambiciones, pero en una encrucijada. Sustituyó a Thomas Ingenlath, arquitecto del diseño y la identidad de la marca, pero cuyo enfoque creativo no bastó para sostener la viabilidad financiera de la firma. Polestar, nacida como escisión de Volvo, se posicionaba como la mejor alternativa a Tesla en Europa, pero su cotización en el Nasdaq permanecía estancada desde su salida a bolsa en 2022. La llegada de Lohscheller, con su probada experiencia financiera en Mitsubishi, Volkswagen y Opel, fue bien recibida por los mercados, impulsando el valor de las acciones al doble en su primera semana.

Su misión es clara: lograr la rentabilidad para 2025. En Londres, tras una carrera matutina por la orilla del Támesis, el enérgico CEO detalla su estrategia. Uno de sus primeros movimientos ha sido acelerar el desarrollo del Polestar 7, un SUV compacto, a expensas del exclusivo roadster Polestar 6, cuyo lanzamiento se retrasa hasta finales de la década. "Los SUV compactos son la clave, especialmente en Europa", explica, ubicando su nuevo modelo entre los Volvo EX30 y EX40, un segmento de alta demanda y márgenes atractivos.

El desafío inmediato es revertir la caída del 15 % en ventas globales del último año, que dejó las cifras por debajo de las 45.000 unidades. Hasta ahora, Polestar ha dependido en exceso del Polestar 2, un hatchback sobreelevado que ha sostenido la marca con 170.000 unidades vendidas desde 2020. La llegada del Polestar 3 y 4 diversificará la oferta, pero la verdadera apuesta para el crecimiento es el Polestar 7, cuyo menor precio permitirá alcanzar un público más amplio. Actualmente, el Polestar 2 parte desde 49.890 €, mientras que el Polestar 3 comienza en 81.900 € y el Polestar 4 en 65.900 €. Este giro representa un cambio sustancial en la estrategia comercial. Polestar, que había apostado por un modelo de ventas

digitales con precios fijos, regresa a un enfoque más tradicional con concesionarios físicos. "No hay nada malo en los vendedores tradicionales", argumenta Lohscheller. "Saben cómo vender un coche, explicarlo y aportar valor añadido". Su visión equilibra la digitalización con la experiencia personalizada del concesionario, buscando mayor proximidad con los clientes. La estrategia ya muestra resultados: los pedidos del cuarto trimestre duplicaron los del año anterior. Sin embargo, persisten desafíos estructurales. La diversificación excesiva de la gama es un riesgo financiero: actualmente, Polestar desarrolla seis modelos sobre cuatro plataformas diferentes, una estrategia que genera complejidad

y costes elevados. Lohscheller ha trazado un plan de racionalización: tras el Polestar 7, todos los modelos compartirán la misma plataforma, reduciendo significativamente la fragmentación. También confirma la continuidad del Polestar 2, desmintiendo su sustitución por el Polestar 7. Ante la creciente incertidumbre en el mercado de vehículos eléctricos y la nueva administración en EE.UU., que ha frenado los objetivos de electrificación, surge la cuestión de si Polestar reconsiderará su enfoque. Lohscheller es tajante: "De ninguna manera. Polestar está extremadamente bien posicionada como una marca exclusivamente de vehículos eléctricos... y mantémos el rumbo".

Michael Lohscheller, nuevo CEO de Polestar (grupo Geely y Volvo).



Una filosofía basada en SUV compactos, expansión comercial y optimización de su gama





SNOW SOCKS

ISSE Safety es líder mundial en la fabricación de cadenas textiles para neumáticos de todo tipo de vehículos.

www.issechains.com
info@isse.es

El impactante Alpine A390 mide 4,7 metros, es eléctrico y emplea el nuevo lenguaje de diseño de la marca.



FUTURO

¡Ahora sí! Alpine tiene coches nuevos

La marca francesa viene con novedades a partir de este año y todo apunta que se va a redefinir su identidad. Es una de las compañías con más historia en el automovilismo y siempre ha destacado por sus diseños.

ALPINE SE enfrenta a una nueva fase. A la llegada del A110, un deportivo brillante pero de bajas ventas, se suman ahora nuevos modelos eléctricos que darán una nueva dimensión a la marca. El A290, un hatchback basado en el Renault 5, y el A390, un coupé conceptual, marcan el futuro eléctrico de la compañía. Además, el A110 también tendrá una versión eléctrica en el futuro. La historia de Alpine comenzó en los años 50 con Jean Rédélé, un visionario garagista de Dieppe, comparable a Colin Chapman por su combinación de astucia, compromiso e ingenio. Rédélé inició su andadura modificando el Renault 4CV y compitiendo en la Coupe des Alpes. Desde sus inicios, la esencia de Alpine estuvo ligada al éxito en la montaña y a la fabricación de coches ligeros y de alto rendimiento.

Su colaboración con Giovanni Michelotti prometía grandes diseños pero hubo momentos confusos, como cuando el 4CV SS, presentado en el Salón de Nueva York de 1954, fue rebautizado como Le Marquis. En sus primeros años, no pudo venderse en el Reino Unido porque Sunbeam poseía los derechos del nombre. De hecho, uno de los momentos de mayor exposición de "Alpine" fue gracias a Grace Kelly conduciendo un Sunbeam Alpine en "Atrapa a un ladrón" de Hitchcock. La relación de Alpine con Renault ha sido una constante, pero también ha complicado la definición de su identidad. Alpine creó el primer coche de F1 de Renault, pero en 1976 la marca fue rebautizada como Renault Sport. La fábrica de Dieppe pasó a llamarse BEREEX (Bureau d'Etudes et des Recherches Expérimentales), un nombre que

no tiene el impacto de marcas como Nike o FedEx. En 2021, Renault reintrodujo el nombre Alpine en la F1. Sin embargo, los resultados han sido decepcionantes y en la última temporada ocuparon los últimos puestos del Campeonato de Constructores. Para añadir confusión, Alpine podría usar motores Mercedes en 2026. El automovilismo es clave para el prestigio de las grandes marcas, y este fue uno de los pilares de Alpine. La marca destacó en Le Mans con el premio a la eficiencia térmica para un Alpine M64 azul "Gitanes" en 1964. Este éxito demostró el talento de Rédélé para la innovación en la ingeniería. El A110 de 1963 fue otro de sus grandes logros, diseñado por Michelotti. Este modelo, ligero, elegante y eficaz, dejó de producirse en 1977, pero su renacimiento 40 años después fue un tributo fiel sin caer en una copia banal. Se

convirtió en una destilación de todo lo que hizo grande a Alpine. En 2023, Renault anunció una ambiciosa expansión global de Alpine, con planes para entrar en el mercado estadounidense en 2027. La estrategia incluye nuevos modelos como el A290 y el A390, pero esta extensión de marca plantea riesgos. Pierre Cardin es un ejemplo clásico de lo que puede salir mal. El icónico diseñador diversificó su marca en productos como sartenes y bolígrafos, perdiendo su prestigio en la alta costura sin ganar reconocimiento en otros mercados. El peligro para Alpine es similar: los consumidores podrían no ver en estos nuevos modelos la autenticidad de la marca original. Una marca es una promesa, y la de Alpine siempre ha girado en torno a la ligereza, la eficiencia y la agilidad. Con los nuevos modelos, esa promesa podría romperse. El reto ahora es equilibrar la innovación con la herencia. Si Alpine puede combinar la agilidad que la hizo famosa con la electrificación, podría tener un futuro brillante. Sin embargo, si el peso de las nuevas tecnologías eclipsa su filosofía de diseño ligero, su identidad podría desdibujarse.

Las estrategias de otras marcas pueden servir de referencia. Porsche, por ejemplo, ha logrado con éxito electrificar su gama sin perder su esencia deportiva. Lotus también ha sabido equilibrar su legado con la modernidad. ¿Podrá Alpine hacer lo mismo?



LAMBORGHINI URUS SE

BEYOND THE CONCRETE

LAMBORGHINI MADRID

Distribuidor oficial

EXPOSICIÓN Y VENTA

Vía de las Dos Castillas, 9

Pozuelo de Alarcón

28224 Madrid

Tel. 91 715 40 11

ventas@lamborghini-madrid.com

SERVICIO TÉCNICO

C/ Gamonal, 47 Naves 9 y 10.

Polígono Industrial Vallecas

28031 Madrid

Tel. 91 463 99 85

serviciotecnico@lamborghini-madrid.com

Valores de consumo y emisiones de Urus SE*: Consumo de combustible combinado: 2,08 l/100km; Consumo de potencia combinada: 39,5 kWh/100 Km; Emisiones de CO2 combinadas: 51,25 g/km; Clase de eficiencia de CO2 en ciclo combinado: B; Consumo de combustible combinado con batería descargada: 12,9 l/100km; Clase de eficiencia de CO2 con batería descargada: G; WLTP

<https://lamborghini-madrid.es>

6 Razones PARA AMAR A LEAPMOTOR

Leapmotor Internacional es una empresa muy potente de coches chinos que ha llegado a un acuerdo europeo para comercializar sus productos a través del Grupo Stellantis. Leapmotor está convencida de que el futuro de la movilidad sostenible debería ser accesible para todos. La comercialización para España comienza con tres vehículos. Un utilitario de menos de 4 metros y cinco puertas llamado T03 y el C10, un SUV del segmento medio que llega con dos motorizaciones, una eléctrica pura y otra combinada. . Por: TEAM CAR

01

Eléctricos urbanos

El Leapmotor T03 es un cinco puertas pequeño del segmento A con un espacio interior propio del segmento B. No solo es elegante, sino que también es un placer conducirlo, y ofrece una autonomía WLTP de 265 km (395 km en ciclo urbano).



02

Para la familia

En un primer vistazo, el Leapmotor C10 es imponente tanto por su diseño como por sus dimensiones. Con una longitud de 4.739 mm, una anchura de 1.900 mm, una altura de 1.680 mm y una distancia entre ejes de 2.825 mm, destaca por su gran presencia en carretera, además de ofrecer un interior espacioso y funcional. Además, con los asientos delanteros y traseros completamente abatidos, el C10 puede convertirse en una cama doble de 1,8 metros de largo y 1,2 metros de ancho. Su altura libre al suelo contribuye a garantizar la estabilidad y la seguridad en todo tipo de terrenos. El Leapmotor C10 está

fabricado de acuerdo con las normas internacionales en materia de diseño y seguridad. Es un modelo basado en la tecnología LEAP3.0, una arquitectura desarrollada por Leapmotor que cuenta con tecnología eléctrica inteligente líder en el sector. Esto incluye una arquitectura central que integra la electrónica y la electricidad, a la que se añade la tecnología CTC (cell-to-chassis) y su emblemático cockpit inteligente. Se trata de un vehículo familiar del segmento D totalmente equipado para brindar la mejor experiencia de viaje y conducción del segmento. Ofrece una autonomía WLTP de 420 km.





Tecnología de vanguardia

Dentro del equipamiento tecnológico avanzado, destaca especialmente el sistema de asistencia al conductor (ADAS), que consta de 17 funciones de asistencia al conductor. Es uno de los más completos de su segmento y esto hace que destaque. Los principios que presiden esta marca de origen oriental, que entra a pertenecer al grupo italo-galo Stellantis son muy claros: En Leapmotor están convencidos de que el futuro de la movilidad sostenible debería ser accesible para todos. Y desde la creación de la firma automovilística en 2015, han asumido el desafío de democratizar la movilidad ecológica mediante el desarrollo continuo de productos que combinan tecnologías de vanguardia, innovaciones más respetuosas y asequibles para todos, con lo que consigue una movilidad más plural y que el automóvil verde no sea un monopolio de los más poderosos, como está ocurriendo en otras marcas.

ble para todos. Y desde la creación de la firma automovilística en 2015, han asumido el desafío de democratizar la movilidad ecológica mediante el desarrollo continuo de productos que combinan tecnologías de vanguardia, innovaciones más respetuosas y asequibles para todos, con lo que consigue una movilidad más plural y que el automóvil verde no sea un monopolio de los más poderosos, como está ocurriendo en otras marcas.



Autonomía extendida

El Leapmotor C10 REEV está equipado con un motor eléctrico de 158 kW (215 CV) y un motor de combustión interna (ICE) de 1.5 litros. La batería de 28,4 kWh proporciona una autonomía eléctrica de 145 km (WLTP), mientras que la autonomía total combinada supera los 950 km. El C10 REEV reduce significativamente las emisiones y el consumo de combustible en comparación con los vehículos de gasolina tradicionales, lo que lo convierte en una opción ecológica para los consumidores.

05

5 estrellas Euro NCAP

El nuevo D-SUV cuenta con un robusto diseño estructural y un completo sistema de características avanzadas para garantizar la máxima protección, tanto para el conductor como para los pasajeros. Como demuestran las calificaciones Euro NCAP, que incluyen un 89% en protección de adultos y un 85% en protección de niños. Cuenta con 17 asistentes de seguridad activa avanzada, 12 sensores de alta precisión con 16 funciones ADAS, y airbags para el conductor y acompañante, además de los laterales delanteros y airbags de cortina.



Las mejores cualidades del T03

La marca compite por la movilidad urbana con un vehículo atractivo, espacioso y con 265 km. de autonomía. Enmarcado por sus dimensiones y su precio en el segmento A, este simpático vehículo cuenta con una sorprendente arquitectura interior que permite ofrecer una optimización del espacio digna del segmento B. Dotado de una tecnología electrificada de vanguardia, este modelo ha logrado el primer puesto en las exigentes pruebas Initial Quality Study, de JD Power.

Con una batería de 36 kWh que proporciona 95 CV (70 kW) de potencia, el Leapmotor T03 cuenta con un sistema de carga rápida que permite alcanzar un 80% de su capacidad en sólo 30 minutos. La tecnología es otro de los platos fuertes del Leapmotor T03. Al volante, se agradecen sus funciones de ayuda a la conducción, como el frenado automático de emergencia, la alerta de cambio involuntario de carril y el control de crucero adaptativo.

06



XPENG G6

Llega un nuevo aspirante a la lucha por el mercado de los SUV eléctricos. Buenas prestaciones y tecnología, son los ingredientes de moda en las nuevas marcas. **Por:** TEAM CAR

SI NO FUERA porque esta página dice 'Xpeng' en la parte superior, sería fácil confundir este modelo con otro vehículo ya conocido en el mercado. Podría parecer una nueva versión del Tesla Model Y, un Hyundai o Kia, un BYD... incluso un Ford, dada la creciente apuesta de la marca estadounidense por los SUV eléctricos. Sin embargo, tras su discreta apariencia, el Xpeng G6 resulta ser una propuesta bastante interesante.

Para quienes no estén familiarizados con la marca, Xpeng es un fabricante chino fundado en 2014 que se presenta como una compañía tecnológica con un enfoque serio en la movilidad eléctrica, además de incursionar en áreas como el software, la robótica e incluso los vehículos voladores. El G6 es el primer modelo de cinco que Xpeng tiene previsto lanzar en Europa de aquí a 2027, seguido por el X9, un monovolumen eléctrico de siete plazas con un diseño futurista, y

el G9, un SUV de mayor tamaño.

El Xpeng G6 llega en dos versiones: Propulsión Trasera Autonomía Estándar y Propulsión Trasera Autonomía Extendida. La primera ofrece unos 435 km de autonomía (según el ciclo WLTP), admite carga rápida de 215 kW y acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos. La segunda aumenta la autonomía hasta 547 km, incrementa la potencia de carga a 280 kW y mejora la aceleración hasta 6,2 segundos. Ambos modelos utilizan una avanzada arquitectura eléctrica de 800V, lo que permite tiempos de carga muy competitivos. A nivel tecnológico, Xpeng ha optado por una estrategia sencilla: no hay versiones con distintos niveles de equipamiento, sino que todos los G6 vienen con un paquete completo de tecnología y

asistencias a la conducción. Aunque el precio oficial aún no se ha confirmado, se espera que ronde los 52.000 euros en España.

Si bien el diseño exterior es sobrio, el interior mantiene esa misma línea sin grandes estridencias. Sin embargo, basta con explorar un poco para notar que el G6 está construido con materiales de calidad y ofrece un buen nivel de acabados.

El sistema de infoentretenimiento es sumamente configurable, lo cual es una ventaja, aunque algunos menús pueden resultar algo complejos de navegar. Como detalle curioso, el selector de marchas y los mandos de los intermitentes son de origen Mercedes-Benz, algo que puede pasar desapercibido para la mayoría, pero que podría contrastar con el resto del

habitáculo, que transmite una mayor sensación de modernidad.

Donde el G6 logra diferenciarse de modelos como el Tesla Model Y es en la calidad de rodadura. La suspensión es firme, pero sin resultar incómoda, absorbiendo bien las irregularidades del asfalto donde otros modelos podrían mostrarse más bruscos. En cuanto a insonorización, ofrece un habitáculo bien aislado del ruido del viento y de los neumáticos, con una suspensión que filtra de manera eficiente las irregularidades del terreno. El comportamiento dinámico es preciso, aunque la dirección puede sentirse algo sobreasistida en algunas situaciones. Aun así, el equilibrio entre comodidad y estabilidad es notable, gracias a la tracción trasera, que permite un buen paso por curva con un agarre seguro. Viene de serie con neumáticos Michelin Pilot Sport, lo que supone un punto a favor en términos de adherencia y comportamiento en carretera.

Destacamos el interior amplio y bien construido, con materiales de calidad y buenos acabados





Barcelona



Madrid



DB12

THE WORLD'S FIRST
SUPER TOURER



Aston Martin Barcelona | Paseo de la Zona Franca, 06-08 · 08038 | 932 896 363 | www.quadis.es/p/astonmartinbarcelona

Aston Martin Madrid: ventas y exposición | Glorieta López de Hoyos, 5 · 28002 | 914 577 634 | www.tayre.es

Aston Martin Madrid: servicio técnico oficial | Manuel Tovar, 12 · 28034 | 914 137 013 | www.tayre.es

The emissions/fuel economy figures quoted are sourced from official regulated test results obtained through laboratory testing. They are for comparability purposes only and may not reflect your real driving experience, which may vary depending on factors including road conditions, weather, vehicle load and driving style.

Este año más y mejor

Opel ha cerrado el año 2024 con unos resultados sólidos en el mercado español, y han conseguido reforzar su presencia con una estrategia basada en la producción nacional y la electrificación de su gama.

7.252 MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS COMERCIALES (CUOTA 4,3%)

CUOTA DE MERCADO: 2,8% **32.972 MATRICULACIONES**

OPEL CORSA: 15.084 MATRICULACIONES (CRECIMIENTO DEL 5,2% CON RESPECTO 2023)



Alejandro Noriega, director de Opel España y Portugal

CON UN TOTAL de 32.972 matriculaciones de turismos y vehículos comerciales en España, la marca ha alcanzado una cuota de mercado del 2,8%, lo que la convierte en una de las referencias del sector. El Opel Corsa ha sido el modelo más vendido de la compañía en España durante 2024, con 15.084 unidades matriculadas, lo que representa un crecimiento del 5,2% en comparación con el año anterior, llegando a ser uno de los compactos más demandados del segmento B, donde ha alcanzado una cuota del 8,6%. Fabricado en exclusiva mundial en la planta de

Zaragoza, el Corsa sigue siendo un pilar fundamental en la oferta de Opel y un reflejo del compromiso de la marca con la innovación y la eficiencia en la producción. Por su parte, el Opel Combo, ensamblado en la planta de Stellantis en Vigo, ha experimentado un notable crecimiento en el segmento de los vehículos comerciales. Con 5.052 unidades matriculadas en 2024, ha registrado un incremento del 19% respecto al

ejercicio anterior, consolidándose como una opción atractiva para empresas y profesionales que buscan un vehículo versátil y eficiente. En total, Opel ha conseguido 7.252 matriculaciones en el mercado de vehículos comerciales, alcanzando una cuota del 4,3%, gracias a una gama moderna que incluye versiones eléctricas en todos sus modelos, adaptadas a las nuevas exigencias de sostenibilidad y eficiencia energética.

Más del 60% de los vehículos vendidos en el país se fabricaron en las plantas de Stellantis en Zaragoza y Vigo

Como parte del grupo Stellantis, la marca está inmersa en un proceso de transición hacia una movilidad más sostenible, con el objetivo de reducir sus emisiones de CO₂ y ofrecer una alternativa eléctrica en todos sus modelos de turismos en Europa. Esta estrategia responde a la creciente demanda de vehículos más eficientes y a las normativas medioambientales cada vez más estrictas. Opel, fundada en 1862 en Rüsselsheim, Alemania, y con más de un siglo de historia en la fabricación de automóviles, ha demostrado su capacidad de adaptación a los nuevos desafíos del sector.



CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

Ferrari 12Cilindri: La expresión más pura del ADN de Ferrari.

El 12Cilindri está dirigido a todos los amantes de las emociones puras que también exigen nuevos estándares de prestaciones, confort y diseño. Sus formas a cargo del Centro Stile Ferrari recuerdan al famoso Gran Turismo dos plazas de Ferrari GTB/4 Daytona de los años 50 y 60. Sus líneas inventan un lenguaje de diseño radicalmente nuevo que evoca la historia de Ferrari.

Un nombre que hace homenaje a la joya de la corona de los modelos del Cavallino, su motor 12 cilindros natural aspirado. Este propulsor entrega 830 caballos de potencia con un par máximo de 678 Nm. El 80% del par ya está disponible a tan sólo 2.500 rpm. Gira a un máximo de 9.500 rpm. Es capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros/hora en 2,9 segundos y alcanza los 200 kilómetros/hora en menos de 7,9 segundos. Su velocidad punta es superior a los 340 kilómetros/hora.

El estilo del interior se inspira en una arquitectura de cabina dual. El Ferrari 12Cilindri tiene una cabina con una estructura casi simétrica, compuesta por dos módulos que acogen a conductor y a pasajero, ofreciéndoles altos niveles de confort e involucración en la experiencia de conducción.

El 12Cilindri es el último capítulo de Ferrari en su línea de berlinas con motor V12 delantero.

Ferrari Barcelona

Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
www.barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Madrid

C/ Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
www.madrid.ferraridealers.com

Ferrari Marbella

Avda. Norberto Goizueta s/n
29670 San Pedro de Alcántara, Marbella
Tel: +34 95 278 22 11
ferrari@cdesalamanca.com
www.marbella.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia

Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia.
Tel: +34 96 347 91 99
ferrari@quadis.es
www.barcelona.ferraridealers.com

CONTINUAR, PASE LO QUE PASE...

El primer Mazda eléctrico fue el MX-30 de 2020, un modelo audaz y atractivo pero lastrado inicialmente por su baja autonomía. Ahora se vende una versión híbrida enchufable. El Mazda6e es la nueva apuesta eléctrica de la firma japonesa, con el atractivo diseño propio de la marca y tecnología china.

Por: TEAM CAR



M

MAZDA VUELVE A INTENTARLO con el 6e, un EV elegante que combina el ADN de la marca con tecnología, propulsión y autonomía suficientes para ser un coche viable en el día a día. Podría ser un rival con alma para el funcional VW ID.7 o una alternativa refinada al BMW i4 y al siempre popular Model 3. Lo curioso es que, en realidad, no es un Mazda al 100%. El Mazda6e avanza un paso más en la evolución de la filosofía de diseño “Kodo: Alma del movimiento” de Mazda. Tiene líneas suaves y fluidas, pero a la vez rasgos atrevidos que le confieren una presencia sólida y refinada. La baja altura de la línea del techo y una sección trasera tipo coupé le dan un aspecto deportivo, sin renunciar por ello al carácter práctico de un hatchback de 5 puertas. El interior



El nuevo Mazda6e fusiona un diseño cuidado hasta el último detalle y tecnologías de vanguardia. Llegará a los concesionarios europeos en el verano de 2025.



En la parte trasera, el característico diseño de los grupos ópticos consistente en cuatro cilindros y un spoiler eléctrico le añaden un toque extra de dinamismo



Se han utilizado materiales de calidad para crear un ambiente de tranquilidad y concentración.



del Mazda6e se inspira en el concepto japonés del “ma”, que da protagonismo a la sencillez y a los espacios despejados. El espacio para las piernas es amplio tanto en las plazas delanteras como en las traseras, y el techo solar panorámico facilita la entrada de la luz natural. Se han utilizado materiales de calidad para crear un ambiente de tranquilidad y concentración, con una consola central flotante y un panel de instrumentos que intensifican la sensación de ligereza. El puesto de conducción inteligente está volcado en el conductor, con una pantalla táctil personalizable de 14,6 pulgadas, un cuadro de instrumentos digital de 10,2 pulgadas y una pantalla Head-Up Display de realidad aumentada de 50 pulgadas, que proyecta información esencial (por ejemplo, indicaciones de navegación y velocidad) directamente en la línea de visión del conductor. La interacción con los sistemas de climatización, navegación y multimedia se ha simplificado mediante controles avanzados de voz y gestuales. El vehículo monta un sistema de sonido SonyPRO® de 14 altavoces, de alta calidad.

El 6e no se basa en la I+D de Mazda (que seguirá desarrollando sus propios EVs), sino en Changan, un gigante automovilístico chino que aún no ha desembarcado en Europa. La decisión de colaborar con esta marca tiene sentido para Mazda, como explica Uwe Mandal, del equipo europeo de investigación tecnológica: “La tecnología avanzada, las baterías, las materias primas, el conocimiento y la capacidad de producción están en China. Para nosotros, era un buen socio”.

El modelo elegido fue el EZ-6, presentado en el Auto China de Pekín, convirtiéndose en el primer coche fabricado en China que se comercializará globalmente como un Mazda. “Era una gran opción para los clientes del Mazda 6 que quieren pasarse al eléctrico”, nos cuenta Mandal. “Era una propuesta lógica tomar esta plataforma y adaptarla al mercado europeo”.

La plataforma del 6e está a años luz de la del MX-30. Habrá dos opciones mecánicas: una batería de 68,8 kWh y otra

↑ El espacio para las piernas es amplio tanto en las plazas delanteras como en las traseras, y el techo solar panorámico facilita la entrada de la luz natural.

más grande de 80 kWh. La primera ofrece 480 km de autonomía y se asocia a un motor eléctrico de 255 CV y 320 Nm, que mueve el eje trasero. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos y alcanza los 175 km/h. La carga del 10 al 80 % puede completarse en solo 22 minutos.

La versión de 80 kWh llega a los 550 km de autonomía, con un motor de 241 CV y 320 Nm también sobre el eje trasero. Es ligeramente más lenta en el 0-100 km/h (7,8 s), pero mantiene la misma velocidad máxima. ¿Por qué Mazda ha cambiado su filosofía con las baterías? La marca insiste en que no es un cambio de rumbo, sino de concepto. Nos cuesta creerlo. “El MX-30 se diseñó como un segundo coche para la familia, pensado en trayectos cortos del día a día”, explica Mandal. “Pero el 6e tiene que ser un coche principal, un verdadero familiar capaz de hacer viajes largos. Muchos clientes del Mazda 6 van a pasarse a este modelo, así que la autonomía debía ser comparable”.

La idea del MX-30 era que su batería pequeña fuera más ecológica (menos peso, menos recursos) y suficiente para trayectos cotidianos. Sobre el papel sonaba bien, pero en los concesionarios no convenció. Mazda lo admitió al lanzar, a la desesperada, una versión de autonomía extendida (REX).

En cambio, el 6e no tendrá versión REX, a pesar de que el EZ-6 chino sí la ofrece. “Estamos apostando por la electrificación total con este modelo”, insiste Mandal. “Con una tecnología como la REX disponible, nunca digas nunca, pero no está en los planes”.

El Mazda6e básico está equipado con una batería de 68,8 kWh, que le proporciona una autonomía de hasta 479 km



En un punto de carga de corriente continua de 200 kW, se carga del 10% al 80% en tan solo 22 minutos

En la parte trasera, en lugar del logo habitual, el 6e luce un sencillo nombre en letras, porque Mazda reconoce que su emblema no es tan reconocido globalmente como le gustaría. El EZ-6 original tenía una parrilla iluminada de forma bastante llamativa, pero para Europa Mazda la ha suavizado. Aquí, solo se ilumina el contorno cuando el coche está cargando. “Los clientes chinos están más acostumbrados a señales visuales llamativas y luces intermitentes”, explica Mandal. “Pero aquí queremos un lenguaje de diseño más alineado con nuestra estética japonesa”.

Mazda ha trabajado en la puesta a punto para que el 6e tenga el tacto de conducción típico de la marca. “El objetivo es que el coche se comporte como un Mazda en el mercado europeo, cumpliendo con las expectativas de los conductores de aquí”, nos dice Mandal. “En otras regiones, eso no es tan importante para los clientes”.

En el habitáculo, el 6e rompe con la apuesta de Mazda por los botones físicos. En su lugar, la mayoría de los controles se integran en una enorme pantalla de 14,6 pulgadas, acompañada de un cuadro de instrumentos digital de 10,2 pulgadas y un head-up display.

Otra novedad es la incorporación de controles por gestos para manejar el sistema multimedia. En cuanto al audio, la unidad que vimos equipaba un sistema Sony con 14 altavoces. Los materiales varían según el acabado. En el nivel Takumi, el interior viene con cuero artificial negro o beige, mientras que el Takumi Plus mejora a cuero nappa marrón y ante. Este último también cambia el techo panorámico tintado por una cortina eléctrica.

car

Gracias a esta nueva visión, el 6e tiene buena pinta sobre el papel. Pero hacer que el coche sea atractivo en persona también era crucial. “Cuando lo ves, te das cuenta de que mantiene el ADN de Mazda y la esencia de nuestros modelos desarrollados internamente”, dice Mandal.

En persona, el 6e recuerda a otros Mazdas recientes: una fusión de detalles intrincados, curvas fluidas y superficies esculpidas, sobre la silueta elegante de un hatchback ejecutivo. Con 4.921 mm de largo, 2.156 mm de ancho y 1.461 mm de alto, el 6e es más grande que el Mazda 6 en todas las dimensiones. Su diseño es sofisticado pero dinámico, con un frontal afilado y bajo, y una trasera elevada y espaciosa. Lleva un alerón trasero que se despliega o se oculta según la velocidad. El interior es amplio tanto en altura como en espacio para las piernas, incluso para personas de más de 1,80 m. El maletero ofrece 330 litros de capacidad, ampliables a 1074 litros con los asientos abatidos. Mazda ha optado por una carrocería tipo hatchback para mejorar la habitabilidad y el espacio de carga.



Para quienes prefieren conducir distancias más largas sin interrupciones, la versión Mazda6e Long Range monta una batería de 80 kWh que ofrece una autonomía de hasta 552 km, con un motor eléctrico de 180 kW (245 CV).



Rolls-Royce prioriza la personalización y la electrificación, reduciendo ventas pero aumentando ingresos.

La bajada de ventas es una victoria

Rolls-Royce ha vendido menos coches en 2024, pero lejos de ser una derrota, es una victoria: la personalización de sus vehículos ha aumentado, impulsando sus ingresos.



En el mundo impredecible de los ultrarricos, que Rolls-Royce venda menos coches en 2024 que en los dos años anteriores es, en realidad, una especie de triunfo. ¿Por qué? Porque, aunque las ventas totales hayan caído un 5 %, el nivel de personalización aplicado a los vehículos ha aumentado de manera más que compensatoria. Rolls-Royce no suele hablar de cifras – en palabras de su CEO, Chris Brownridge, es una empresa "tímida con los números" –, pero la personalización, que garantiza que no haya dos coches iguales, es una fuente de ingresos muy lucrativa. Y va a convertirse en una parte aún más importante de los ingresos de la marca, ahora que está en marcha un proyecto de expansión de 363 millones de euros. (Para ponerlo en contexto: la construcción de la fábrica en 2003 costó 78 millones de euros). Esta inversión añadirá un nuevo edificio de bajo impacto ambiental a la planta de Goodwood, destinado en parte a mejorar la logística – el glamuroso mundo de los muelles de carga – y en parte a facilitar

la transición hacia una gama completamente eléctrica en lo que queda de la década. Pero, sobre todo, servirá para ampliar el espacio dedicado a la personalización.

El crecimiento de la división Bespoke, que se encarga de adaptar cada coche a los deseos del cliente, y del aún más exclusivo equipo Coachbuild, especializado en creaciones únicas, está en el centro de esta expansión. Sin embargo, el objetivo de esta inversión no es aumentar la producción de vehículos, sino potenciar la individualización. Actualmente, la paciencia de algunos clientes está siendo puesta a prueba por los largos tiempos de espera. La nueva cabina de pintura y el espacio adicional para los artesanos especializados en interiores permitirán reducir esos plazos. "Cuando me uní a Rolls-Royce hace 12 meses, lo que más me sorprendió fue el talento y las habilidades de nuestra gente. La personalización involucra pintura, tallado, marquetería", explica Brownridge. "Tenemos más de 100 aprendices. Desde 2009, el 70 % de ellos sigue

trabajando con nosotros. También incorporamos personas de diferentes ámbitos: pueden ser tatuadores o ebanistas". A pesar de este énfasis en la personalización, Brownridge insiste en que el refinamiento artesanal no debe eclipsar las cualidades dinámicas de los coches: "Cada Rolls-Royce debe ser un automóvil extraordinario. No vamos a desviarnos de eso".

Cuando Rolls-Royce, ya bajo la propiedad de BMW, inauguró su fábrica en Goodwood, contaba con 300 empleados y producía un coche a la semana. Hoy en día, su plantilla asciende a 2.500 trabajadores y la producción es de entre 20 y 26 vehículos diarios. En 2023, la marca vendió 5.712 coches, con el SUV Cullinan como su modelo más popular. Sin embargo, el eléctrico Spectre está ganando terreno rápidamente, especialmente en Europa, donde ya ha superado en ventas al Cullinan. Más adelante este año, Rolls-Royce presentará su segundo modelo 100 % eléctrico. Brownridge no ha querido revelar detalles sobre este nuevo vehículo, pero reafirma el compromiso de la

marca con la electrificación total, respaldado por el éxito del Spectre. No habrá una fase intermedia con híbridos entre los actuales V12 y la futura gama eléctrica completa.

"El Spectre ofrece una experiencia de conducción extraordinaria, igual que nuestros V12. No ofreceremos nada a medio camino". Los híbridos quedan descartados, pero ¿qué pasa con la conducción autónoma? Aún no, pero tampoco se descarta para el futuro. "A nuestros clientes les encanta que sus Rolls-Royce incorporen tecnología avanzada, pero sin abrumarlos. A medida que las innovaciones estén disponibles, las iremos integrando. Nuestra oferta actual satisface sus necesidades, pero siempre estamos atentos a lo que vendrá".

Las ventas en Tailandia, Japón y Emiratos Árabes Unidos están en aumento



LAMBORGHINI REVUELTO

FROM NOW ON

LAMBORGHINI BARCELONA

Distribuidor oficial

EXPOSICIÓN Y VENTA

Calle Ganduxer, 71

08017 Barcelona

Tel: +34 93 362 41 23

info@lamborghini-barcelona.es

SERVICIO TÉCNICO

Passeig de la Zona Franca 8

08038 Barcelona

www.lamborghini-barcelona.es

Consumo de combustible combinado: 11,86 l/100km; Consumo energético combinado: 10,1 kWh/100 km; Emisiones combinadas de CO2: 276 g/km; Clase de eficiencia de emisiones de CO2 combinadas: G; Consumo combinado con batería descargada: 17,8 l/100km; Clase de eficiencia de CO2 con batería descargada: G; Valores en base al WLTP



Primer año en España

El OMODA 9 será el próximo lanzamiento de la marca: destaca por su sistema súper híbrido enchufable (super hybrid system) con más de 1.100 kilómetros de autonomía.

OMODA aterrizó el 22 de febrero de 2024, mientras que JAECCO hizo su debut meses más tarde, el 17 de septiembre. Desde entonces, su crecimiento ha sido imparable, con unos resultados de ventas extraordinarios y una gama de productos cada vez más amplia. Ambas marcas se han ganado la confianza del público español, gracias a la calidad de sus vehículos, una sólida red comercial y una cuidada atención al cliente.

Para repasar este camino de éxitos, en el evento estuvieron presentes Danny Xia, Deputy General Manager de Chery International para Europa; Francesco Colonnese, Director de Ventas de OMODA & JAECCO en España; Belén Chaves, Product

Manager de OMODA & JAECCO; y Marianna Cherubini, directora de Marketing de OMODA & JAECCO.

Danny Xia ha destacado: “Estamos muy orgullosos de la exitosa implantación de OMODA & JAECCO en España. Este mercado fue nuestra puerta de entrada a Europa y no podemos estar más satisfechos con la acogida que han tenido los modelos de OMODA & JAECCO que hemos presentado a lo largo del año. Nuestra ofensiva de producto multienergía está conquistando territorio a paso avanzado, pero eso

no es solo gracias a la calidad de nuestros vehículos, sino también a una potente red comercial que supera los 70 centros y a un servicio posventa líder. Feliz aniversario, OMODA & JAECCO en España, y felicidades a todo el equipo que ha hecho este éxito posible”.

La apuesta de estas marcas por España no podría ser más firme. OMODA & JAECCO eligió este país como su primer mercado en Europa, donde ha construido una sólida red de concesionarios con 70 puntos estratégicamente distribuidos por todo el territorio

nacional, que en el tercer cuatrimestre de 2025 esperan hacer crecer hasta los 100 puntos de venta.

Francesco Colonnese destacó: “La posventa es clave en el éxito de nuestra marca. Ofrecemos siete años de garantía o 150.000 kilómetros, y hasta 8 años o 160.000 kilómetros para la batería. Además, nos hemos comprometido a entregar las piezas en menos de 24 horas, consiguiéndolo en el 99,2% de los casos, si bien en el 100% de las veces lo hemos hecho en menos de 48 horas”. Para conseguir esto, un aspecto clave dentro de su estrategia es la central de recambios de Azuqueca de Henares (Guadalajara), lo que garantiza un servicio posventa rápido y eficiente.

En su primer año en España, OMODA & JAECCO se ha establecido como una marca de éxito con más de 10.000 ventas

OMODA será en 2025 y 2026 el principal patrocinador del Mad Cool Festival, que alcanza su décima edición.

OMODA & JAECCO ha superado más de 1.500 unidades comercializadas el pasado mes, un hito para su corta historia en nuestro país.





BENTLEY



Start something powerful.

Nuevo continental GT Speed.

Un diseño audaz y un rendimiento emocionante.

Las emisiones de CO₂ y los datos de consumo de combustible para la UE27 están pendientes, sujetos a la aprobación Tipo de la UE.

El nombre de Bentley y la B alada son marcas registradas. © 2023 Bentley Motors Limited. Todos los derechos reservados. Modelo mostrado Continental GT Speed.

**BENTLEY BARCELONA
MADRID, MARBELLA & VALENCIA**

La gran apuesta

Ferrari avanza con su primer coche eléctrico mientras otros titubean. ¿Lógica o locura? Maranello apuesta por la emoción y la innovación sin compromisos.

El Ferrari eléctrico será fiel a su ADN, asegura Vigna. Sin incentivos fiscales ni concesiones, su reto es conquistar por emoción y rendimiento.



Lars Sältzer

Sus coches pueden ser compras completamente irracionales, pero una lógica impecable guía cada paso que da Ferrari. Ha invertido una fortuna en un V6 biturbo de precisión joyera, pero está amortizando los costos de I+D a través de varios modelos de producción y un exitoso programa de resistencia mundial que ya ha conquistado Le Mans. Y solo dio luz verde al Purosangue cuando quedó claro que el sistema de suspensión de Multimatic permitiría a Ferrari crear un crossover que se condujera como ningún otro todoterreno elevado. Sin embargo, no hay una justificación evidente en su decisión de fabricar un coche completamente eléctrico. Mientras otros titubean (el primer Bentley

eléctrico se retrasa hasta 2026/2027, Lotus ha pausado su proyecto y Aston Martin y Lamborghini no tienen prisa), Maranello sigue adelante. En gran parte, esto se debe al CEO Benedetto Vigna, quien insiste en que el coche será, ante todo, un Ferrari excepcional y, en segundo lugar, un eléctrico. "Cuando no tienes nada, es fácil posponer", sonríe, refiriéndose a la cautela de sus rivales. Además, Vigna confía en que el coche apelará al nivel emocional en el que Ferrari debe operar. Al fin y al cabo, no contará con subsidios ni ventajas

fiscales en el exclusivo segmento en el que competirá.

"Desarrollamos nuevas tecnologías para mejorar la calidad de vida, no solo en términos de utilidad, sino también de diversión. El coche eléctrico lo conseguirá. Lo he conducido y es algo único. Las marcas que fabrican eléctricos hoy deben optimizar costos, pero nosotros tenemos el lujo de no hacerlo". Como recordó el presidente John Elkann en la inauguración del nuevo e-building de Ferrari, su experiencia en electrificación es notable (F1,

Le Mans, híbridos de alto rendimiento), aunque su historial en EV sea nulo. Hay motivos para el optimismo, entonces, aunque las fotos espía sugieren un crossover 2+2 poco agraciado (la imagen que ilustra esta página no es oficial de Ferrari, sino una recreación). No hay duda de que vender un superdeportivo eléctrico es un desafío y que la carrocería SUV encaja con este tipo de propulsión; de hecho, Lamborghini y Bentley piensan en términos similares, convencidos de que la tecnología aún no ofrece la potencia específica que exige un coche de altas prestaciones. Pero elegir un SUV decepcionará a quienes esperaban que Ferrari hiciera con los superdeportivos lo que los futuros Cayman y Boxster eléctricos prometen hacer con los deportivos.

Ferrari desafía el escepticismo y sigue adelante con su primer eléctrico. ¿Puede Maranello reinventar el superdeportivo sin motor V12?

PORSCHE



Emoción. Polivalencia. Elegancia.

Porsche Cayenne E- Hybrid Coupé: todo en uno.

El punto de partida perfecto para cualquier ocasión, siempre con la esencia y emoción deportiva. Cayenne E- Hybrid Coupé evoca una conducción emocional unida a una eficiencia única gracias al apoyo de su actual generación de baterías eléctricas. Un modelo con capacidad para 5 ocupantes con una presencia imponente al servicio de todos aquellos que forjan su propio camino. Decida vivir la mayor aventura de conducción. ¡Le esperamos!

Centro Porsche Madrid Norte

Av. de Burgos, 87
28050 (Madrid)
Tel.: 912 035 410

www.porsche-madridnorte.com

Centro Porsche Madrid Oeste

C. Ciruela, 5
28222 Majadahonda
Tel.: 916 347 810

www.porsche-madridoeste.com

Cayenne E-Hybrid Coupé: Consumo de combustible combinado - ponderado (WLTP): 1,5 - 1,8 l/100 km.
Consumo eléctrico combinado-ponderado (WLTP): 28,6 - 30,8 kWh/100 km. Emisiones de CO₂ combinado - ponderado (WLTP): 33 - 42 g/km



Nunca habrá otro igual

En palabras del arquitecto Heinrich Tessenow:

"Lo mejor es siempre simple, pero lo simple no siempre es lo mejor".

EL AUDI A2 cumple 25 años y sigue siendo extraordinario. En algunas versiones lograba un consumo de 94 mpg (3 l/100 km) y tenía el coeficiente aerodinámico más bajo en un coche de producción. Su construcción en aluminio le daba un peso de solo 900 kg. Sin embargo, fue un desastre comercial: vendió apenas una cuarta parte de lo que logró el inferior Mercedes Clase A. Es un ejemplo del dominio alemán, no tanto de la eficiencia en sí, sino de su simbolismo. Este coche nació por la voluntad de Ferdinand Piëch, presidente del Grupo Volkswagen, saltándose la burocracia de Audi y cualquier evaluación racional. Así se convirtió en uno de los coches pequeños más exquisitos jamás fabricados. ¿Era racional? No, y ahí radica su maravilla.

¿Qué salió mal? La naturaleza impone reglas estrictas. El aluminio es ligero, resistente a la corrosión y fácil de reciclar, pero difícil de trabajar, lo que elevó sus costos. Las aseguradoras lo consideraban inviable: incluso daños menores terminaban en siniestro total. Así comenzó su espiral descendente. El aluminio en el A2 era una demostración de ambición corporativa magnífica pero inviable. Era caro y atemorizó a los consumidores, aunque dejó un legado de genialidad. Es una obra maestra del diseño. Atribuir un coche a una sola persona es

complicado, pero las trayectorias de Luc Donckerwolke y Stefan Sielaff en Audi coinciden con la gestación del A2. Su diseño fue influenciado por el concept Avus de J Mays (1991), que definió el lenguaje estético de Audi durante años. Del Avus, el A2 heredó superficies sobrias y seguras, bajo las cuales acechaban fantasmas históricos. Esos "fantasmas" incluyen los diseños aerodinámicos experimentales de Paul Jaray, cuyo Audi K-Typ de 1923, como el A2, no buscaba la elegancia convencional. Era feo, pero convincente. En la obsesión alemana por la eficiencia, se han creado máquinas de aspecto

extraño. El diseño alemán no buscaba la belleza, sino la seriedad. Mientras los italianos priorizaban la bella figura, los alemanes perseguían la lógica del diseño sistemático. Así surgieron Dieter Rams, sus productos para Braun y, en última instancia, Jony Ive de Apple. El A2 es el iPod del mundo del automóvil. No es solo una obra maestra del diseño, sino una obra maestra del diseño alemán. La obsesión por la eficiencia proviene de siglos de tradición: gremios medievales, especialización industrial y la mentalidad prusiana de disciplina. Todo esto permitió a Audi prosperar. El A2 no es un coche bonito. Pero sí es serio, detallado y excepcional. No fue un éxito comercial. No era un coche del siglo XXI, sino un vestigio de un pasado ya perdido.

El aluminio en el A2 era una demostración de ambición corporativa magnífica


Amarilla
GOLF & MARINA



Tenerife 5 Abril

**MIGUEL
DE
SAN
ABONA**

AUTOBELLO 

“ BIENVENIDO AL JARDÍN DE LOS JUGUETES PARA MAYORES ”



GRAND TOUR 2025

**Tenerife
5 Abril**

**Oporto
Mayo**

**Alicante
15 Mayo**

**Barcelona
12 Junio**

**Madrid
3 Julio**

**Marbella - Sotogrande
7 Agosto**

**Miami
6 Diciembre**

Suzuki, la marca solidaria

La décima edición del Litros X Kilos, la competición solidaria de Suzuki, ha logrado recaudar 3,4 toneladas de alimentos, que serán destinados a los afectados por la Dana.

SUZUKI Motor Ibérica continúa, un año más, muy implicada en la puesta en marcha de eventos y acciones solidarias que permitan ayudar a los más necesitados. Dentro de su política de RSC (Responsabilidad Social Corporativa), la prueba de consumo Litros por Kilos, que en este año se ha celebrado su décima edición, es su evento más importante.

El pasado día 4 de febrero se celebró en Madrid esta

prueba, pero este año con un objetivo muy concreto: ayudar a los afectados por la Dana de Valencia. Así las cosas, se decidió que todo lo recaudado fuera destinado a los damnificados por las lluvias torrenciales que devastaron varias poblaciones de la Comunidad Valenciana. En esta ocasión se eligió para la prueba el nuevo Suzuki Swift, tanto en versiones manuales como automáticas, que equipa un moderno motor de 1,2 litros, 3 cilindros y una potencia de

82 CV. La prueba se realiza entre un grupo de periodistas especializados del sector para dirimir qué pareja es capaz de reducir más el consumo homologado del Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid en un recorrido real de 57,4 km por los alrededores de Madrid.

Finalmente, y tras una emocionante competición, la pareja formada por Alfonso Aguilera y Borja Fadón lograron un consumo de sólo 2,6 litros / 100 km en la versión manual, lo

que representa una reducción del 40,9% sobre el consumo homologado en ciclo mixto con normativa WLTP.

En la categoría de automático, el dúo formado por Guillermo Lahoz y Nacho Torres, consiguieron reducir el consumo hasta los 3,0 litros / 100 km, un 36,2% menos que el homologado. Estos datos, sin duda, convierten al nuevo Suzuki Swift en un perfecto aliado para el tráfico urbano y ponen de relieve que su motor de 3 cilindros y 82



En las 10 ediciones de este evento solidario, que ya se ha ganado un sitio de honor en el calendario, se han recaudado más de 38 toneladas de alimentos

Banco de Alimentos atienda cada año a más de 137.000 personas (más de 7.000 lactantes) en riesgo de exclusión social a través de 540 entidades benéficas

CV, unido a un eficaz sistema de hibridación ligera es muy eficiente. Esta proeza, sumado a la reducción obtenida por las 19 parejas restantes, ha permitido a Suzuki recaudar un total de 3.337,5

kg de alimentos para donar a la Fundación Banco de Alimentos de Valencia, acción que se ha materializado en el día de hoy en las instalaciones del Banco de Alimentos de Madrid en la

localidad de Alcalá de Henares de Madrid. En las 10 ediciones de este evento solidario, que ya se ha ganado un sitio de honor en el calendario, se han recaudado más de 38 toneladas de alimentos,

que han servido para paliar las necesidades de muchas familias que, a través de organismos y asociaciones, distribuyen los alimentos, haciendo una gran labor social.



El dúo formado por Guillermo Lahoz y Nacho Torres, consiguieron reducir el consumo hasta los 3,0 litros /100 km

Mercedes S450d

Mercedes-Benz ha hecho del nuevo Clase S 450d un vehículo que representa con creces la sofisticación del segmento de berlinas de lujo. Y con Etiqueta Eco. **Por:** NICOLÁS M. MAVRIKIS

LA VARIANTE diésel S 450d 4MATIC se presenta como una opción sumamente equilibrada, dirigida a los usuarios que apuesta por la eficiencia, sin comprometer la exclusividad. Equipado con un motor de seis cilindros en línea de 3.0 litros (OM656) y con hibridación ligera, esta mecánica ha sido optimizada para reducir las emisiones sin sacrificar prestaciones. Con una potencia de 367 CV y un generoso par máximo de 750 Nm, esta versión ofrece una respuesta contundente en cualquier régimen de revoluciones. Su aceleración de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos es prueba de su capacidad dinámica, mientras que la tracción total 4MATIC y la transmisión automática de nueve velocidades (9G-Tronic) garantizan una entrega de potencia fluida y un comportamiento preciso en cualquier circunstancia. A pesar de su peso, superior a 2.000 kg, el S 450d sorprende en consumos. Según el ciclo NEDC, registra un gasto combinado de entre 6,4 y 6,9 l/100 km, cifras que lo posicionan como una de las opciones más racionales dentro de la gama Clase S. Su autonomía

resulta sobresaliente, permitiendo largas distancias sin necesidad de repostar con frecuencia, lo que lo convierte en un aliado ideal para viajes de alta exigencia. El S 450d 4MATIC 2025 conserva la elegancia atemporal de la gama, con una carrocería de 5.289 mm de longitud que enfatiza su presencia imponente en la carretera. A bordo, el refinamiento es absoluto, con materiales nobles, ajustes impecables y un arsenal tecnológico encabezado por el sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Este sistema incluye control por voz,

reconocimiento de huella dactilar y una instrumentación digital completamente configurable. Además, el paquete de asistencia a la conducción garantiza un nivel de seguridad muy alto, con sistemas de detección de fatiga, frenado de emergencia autónomo y control de crucero adaptativo de última generación. Sin duda, la versión 450 diésel de 2025 es la opción ideal para quienes buscan la combinación perfecta entre el lujo y bajo consumo, puesto que este modelo goza del distintivo medioambiental ECO.



1 minuto

La primera impresión es positiva. Cabina cómoda y fácil.

3 minutos

Un manejo excepcional por calles a pesar de las dimensiones.

11 minutos

Sorprendido por los consumos, muy merecido el distintivo ECO.

22 minutos

Impresionante rendimiento del motor diésel. La sensación de estabilidad lo hace único.

59 minutos

Un vehículo que se adapta, hace que la conducción sea una experiencia.



LA COMUNIDAD DEL MOTOR MÁS QUE COCHES SOMOS PASIÓN



OFRECEMOS SERVICIOS PARA LOS APASIONADOS DE LOS COCHES, CON EVENTOS DISEÑADOS PARA QUE DISFRUTES TANTO SOLO COMO ACOMPAÑADO DE TU PAREJA.

- CUIDADO PREMIUM: PROTECCIÓN Y PERSONALIZACIÓN CON PPF, VINILOS Y DETAILING.
- ALQUILER Y VENTA: LOS SUPERDEPORTIVOS MÁS EXCLUSIVOS DEL MERCADO.
- CONEXIÓN SOBRE RUEDAS: ÚNETE A NUESTRAS RUTAS Y EVENTOS DISEÑADOS PARA DISFRUTAR EN PAREJA O EN FAMILIA.

Audi A5

El antiguo A4 es ahora el A5: el rival en constante evolución de Audi para el BMW Serie 3 y el Mercedes Clase C. **Por:** TEAM CAR

ESTE ES UN A4. Excepto que no lo es. Es un A5. Pero diferente al antiguo A5. “¿Qué dices?”. Esta conversación seguirá dando vueltas durante un tiempo mientras la gente se acostumbra a la reciente oleada de cambios de nombre de Audi, primero haciendo que todos sus coches de combustión sean impares, dejando los números pares libres para los vehículos eléctricos. Pero ahora ya no. El A6 seguirá teniendo una versión de combustión, gracias a Dios.

Es un coche nuevo, y no solo una nueva insignia, sino que en muchos sentidos es similar al A4 saliente al que reemplaza. Quiero decir, solo míralo. Cara marcada. Gran parrilla. Un

par de cortes y pliegues en el lateral y grandes ruedas con algo de goma, perfil muy bajo. Y, como estamos en 2025, la posibilidad de que las luces sean personalizables y animadas. Parece un Audi, entonces. Hay un modelo berlina (que de hecho no es una berlina según ninguna definición regular, sino un *hatchback* de cinco puertas), así como un familiar Avant tradicional. Los motores de gasolina, que ofrecen 147 CV y 201 CV, y un diésel que también produce 201 CV, se han lanzado primero, y los modelos híbridos enchufables llegarán más adelante en 2025. Independientemente del sistema de propulsión, la potencia se envía a las ruedas a través de una transmisión de

doble embrague de siete velocidades, y actualmente solo el diésel de gama alta ofrece tracción total quattro. Si buscas algo más deportivo, el S5 también regresa con un potente y melodioso V6, sentando las bases para un próximo RS5 PHEV.

Con un precio desde cerca de 50.000 euros, tu A5 puede venir en acabado Sport, S-line o Edition 1. El Sport incluye faros LED, asientos delanteros con calefacción, control de crucero adaptativo, asistencia de estacionamiento de 360º y mucho más. El S-line se centra en la apariencia, mientras que las versiones Edition 1 cuentan con faros matriciales, asientos delanteros eléctricos y una pantalla para pasajeros. Nuestro

coche de prueba es un Avant diésel Edition 1 con motor potente y un precio de 62.000 euros.

Desde fuera resulta abrumadoramente familiar, pero en cuanto te subes al coche te sorprenden las diferencias. El diseño del sistema de infoentretenimiento, que comparte con el nuevo Q6 e-Tron, parece estar muy por delante de lo que ofrece el resto de rivales de Audi, el BMW Serie 3 y el Mercedes Clase C. Esa enorme pantalla curva, que a Audi le gusta llamar “escenario digital”, está situada en una posición elevada en comparación con el asiento y domina gran parte de la visión. Me parece estupenda, funciona rápidamente y es muy intuitiva. También está

Por fuera resulta abrumadoramente familiar, pero al entrar te sorprenden las diferencias y la deportividad



30 segundos

¿Estamos seguros de que este es el nuevo? Apenas parece diferente.

2 minutos

Ah, pero es muy diferente por dentro, incluso tiene mucho negro brillante.

25 minutos

Este diésel es muy silencioso.

55 minutos

¡Argh! ¡Volante calefaccionado puesto por accidente otra vez!

60 minutos

Se maneja bien, va bien, no es agresivo. Audi hace lo que hace Audi.



Cinco generaciones del A4 Avant, y ahora el nuevo A5, han mantenido la fidelidad al formato



No hace falta mucho tiempo para darse cuenta de que Audi ha hecho algunos avances en la conducción y la dirección

más pequeño que un Serie 3. Por lo general, cuando se conduce un Audi, se utilizan con frecuencia palabras como “insensible” y “firme” para describir la conducción y la dirección. Pero no hace falta mucho para darse cuenta de que Audi ha hecho un buen progreso en este aspecto.

Parte de esto se debe a la arquitectura subyacente; la nueva configuración de combustión de plataforma premium que sustentará todo lo que tenga un motor que Audi construya a partir del A5 es completamente nueva, y aquí viene equipado con amortiguadores adaptativos de serie.

Esta asistencia híbrida suave está disponible por ahora solo en este motor y en el V6 del S5, y está diseñada para actuar más como un híbrido completo, incluso permitiendo una conducción suave por inercia y a baja velocidad en el tráfico con el motor apagado. La tecnología funciona en general, resultando útil cuando estás

atascado a ritmo lento y quieres una aceleración suave sin sacudidas en la caja de cambios. También puedes sentir el e-boost funcionando cuando pisas a fondo el acelerador, lo que hace que tu ejecutivo diésel junior se sienta más atlético de lo que parece. Titubea ligeramente en los cruces, eso sí, no despierta al motor lo suficientemente rápido para una salida rápida de una rotonda, por ejemplo. Lo mismo se puede decir del S5. El V6 que lleva dentro aumenta en lugar de explotar con potencia, cantando una melodía afrutada a través de tubos de escape reales. El nuevo A5, como el antiguo A4 en su mejor momento, es silenciosamente impresionante. Es posible que anheles un S o RS, o una de las aventuras más extremas de Audi fuera de su zona de confort, pero este familiar renacido hace un muy buen trabajo al manejar lo básico y hacer que cada viaje sea un poco especial.

impresionantemente bien construido, como siempre lo han estado los mejores Audi.

Por decir algo, hay áreas que no son tan impresionantes. Audi sigue siendo víctima de la moda equivocada de poner botones hápticos en el volante. Es una tontería, y significaba que cambiaba regularmente el volumen del sistema de audio sin querer. El conjunto de interruptores de un solo panel del lado del conductor se ensucia rápidamente. El acabado brillante en negro piano es el culpable aquí, naturalmente, algo imprescindible

ble si incluye estos botones hápticos, pero añoramos los días en que la consola central de su Audi estaba revestida con un aluminio cepillado que daba un tacto encantador. El espacio en la parte trasera está bien para adultos y niños más bajos, pero se convierte en un problema si eres un adulto alto sentado detrás de un conductor alto. La opción muy inteligente del techo solar panorámico sin persiana también reduce el espacio para la cabeza. El espacio del maletero es decente, con una amplia apertura, y solo un poquito

PRECIO

61.190 euros.

POTENCIA

204 CV
230 Nm.

PRESTACIONES

0-100 km/h: 6,9 s.
Vel. máx: 236 km/h.

PESO

1.975 kg.

EFICIENCIA

5,1 l/100 km.

A LA VENTA

2025.

Ficha

Peugeot e-5008

Su gama se basará en dos niveles de acabado, Allure y GT, con 3 paquetes de opciones para una elección sencilla y tres motorizaciones eléctricas así como dos electrificadas, híbrida e híbrida Plug-In. **Por:** TEAM CAR



Peugeot utiliza más de 500 kg de materiales ecológicos en todo el vehículo



Esta pantalla panorámica levita sobre el salpicadero. El efecto "flotante" se ve acentuado por la iluminación LED ambiental, cuya fuente se encuentra debajo de la pantalla.



Más de 40 sistemas de asistencia a la conducción y equipos de seguridad, y un paso más hacia la conducción semiautónoma.



EL PEUGEOT E-5008 demuestra la flexibilidad de la plataforma Stellantis STLA Medium, que es el primer modelo que utiliza en configuración estirada. La distancia entre ejes de 2,90 m es especialmente generosa, en beneficio del espacio para los pasajeros, dentro de una longitud total contenida de 4,79 m. Esta innovadora plataforma ha sido diseñada para ofrecer las mejores prestaciones en los criterios que más importan a los consumidores: autonomía (hasta 660 km), tiempo de recarga (del 20% al 80% en 30 minutos), placer de conducción, rendimiento, eficiencia y servicios conectados (planificador de viajes, carga inteligente, vehículo a la carga y actualizaciones Over The Air).

El diseño del E-5008 sugiere movimiento: desde la luneta trasera, cuya inclinación se acentúa con sofisticados elementos de diseño lateral, hasta el frontal, que incorpora la nueva firma luminosa y la innovadora parrilla delantera sin demarcación, que se funde en una gradación del color de la carrocería.

El E-5008 es especialmente fácil de conducir. Ágil y eficaz en las grandes carreteras, gracias a los reglajes dinámicos del chasis, se

encuentra igualmente a gusto en la ciudad. Para facilitar las maniobras, el E-5008 está equipado de serie con una cámara trasera que ofrece al conductor dos ángulos: vista trasera o vista cenital. Esta cámara está equipada con un dispositivo de limpieza para mantener una imagen perfecta en todas las condiciones.

Destaca por la modularidad que ofrece la sofisticada arquitectura de los asientos, que permite una multiplicidad de configuraciones de disposición entre la fila 2 (banqueta 60/40, respaldos 40/20/40) y la fila 3 (respaldos 50/50). Cuando todos los asientos traseros están abatidos, el nuevo E-5008 ofrece un piso extraordinariamente plano y hasta 2 metros de longitud de carga.

Concebido desde el principio como un modelo eléctrico, el E-5008 se beneficia de una gama de motores de cero emisiones (ciclos WLTP en curso de certificación) que ofrecen una autonomía de 500 a 660 km, incluyendo una versión Dual Motor AWD y una versión de largo alcance. Las versiones de 2 motores y 4 ruedas motrices ofrecen 157 kW (345 Nm) o 170 kW (345 Nm). La versión de 2 motores y 4 ruedas motrices entrega un total de 237 kW (157 kW delante y 80 kW detrás). El motor delantero entrega 345 Nm de par y el trasero

170 Nm. La batería de iones de litio de alto voltaje de 400 V, con su composición química NMC (níquel, manganeso y cobalto), se coloca bajo el suelo y alimenta el motor eléctrico para la tracción del vehículo. Los demás consumidores eléctricos (luces, infoentretenimiento, etc.) siguen siendo alimentados por una batería de 12 V, alimentada a su vez por la batería de alto voltaje a través del inversor. La gestión térmica de la batería utiliza la circulación de líquido refrigerante. Esto permite una carga ultrarrápida, una autonomía optimizada y una mayor duración de la batería.

El 5008 Hybrid 136 e-DCS6 está equipado con el sistema PEUGEOT HYBRID 48V, compuesto por un motor de gasolina de nueva generación de 136 CV acoplado a una caja de cambios de doble embrague y 6 velocidades que incorpora un motor eléctrico. Gracias a una batería que se recarga durante la conducción, esta tecnología ofrece un par motor adicional a bajo régimen y una reducción del consumo de combustible de hasta el 15% (5,8 l/100 km en el ciclo combinado WLTP**). En conducción urbana, el nuevo 5008 Hybrid 136 e-DCS6 puede funcionar hasta un 50% del tiempo en modo 100% eléctrico con cero emisiones.

car



Es el único modelo de su segmento que ofrece una movilidad 100% eléctrica para 7 pasajeros

Siempre quiere Max



El campeón de la temporada 2024 (y también de las tres anteriores) vuelve a la competición más fuerte que nunca. Hasta que se demuestre lo contrario, el piloto de Red Bull Racing sigue siendo el principal candidato al título. **Por: GUILLERMO LAHOZ**



← Tiene fama de ser parco en palabras y distante, pero eso debe ser cuando está concentrado en el circuito, porque nos recibió relajado y sonriente.

ES CURIOSO PENSAR QUE UN TIPO DE 27 AÑOS ya ha pasado a la historia con sus cuatro campeonatos mundiales de Fórmula 1. De modo que podría retirarse mañana y vivir toda su vida como un millonario y un mito viviente. En la vida de Max Verstappen (1997) todo ha sido muy precoz, empezando por su debut en la categoría reina en 2014 con 17 años. Y es el piloto más joven en ganar un GP, con 18 años. Cuentan que cuando era un niño y pilotaba karts, su temperamental padre (que fue compañero de Schumacher en Benetton) le ponía a correr siempre que llovía, y el pequeño Max paraba de vez cuando a calentarse las manos con el escape. Su madre, Sophie Kumpfen, también pilotó karts al máximo nivel y era muy buena. Los grandes pilotos modernos son el producto de la confluencia de varios factores esenciales, como son el talento innato, el trabajo duro y la preparación desde muy jóvenes, gracias al apoyo de sus progenitores. Con el tiempo Max se ha ido convirtiendo en un piloto casi perfecto. Según el veterano Helmut Marko, impulsor del Red Bull Junior Team (una cuarta parte de los pilotos de la parrilla han pasado por ese programa de desarrollo para jóvenes talentos), “Max es el piloto más rápido que hemos tenido, y poco a poco se está convirtiendo también en el más completo. Su combinación perfecta de velocidad, rendimiento y confianza es única.” El piloto holandés Max suele viajar desde su residencia en Mónaco en su nuevo avión Falcon 8X, valorado en unos 50 millones de euros y capaz de volar casi 12.000 km. sin repostar. Verstappen nos recibió en el Hotel Bulgari de Londres un martes a las 11 de la mañana. Fue el mismo día en que, por la tarde, se celebraría en el O2 Arena el evento de los 75 años de la Fórmula 1 y la presentación de los equipos. En esa presentación el público ovacionó a Hamilton, Alonso o Sainz, pero parte del mismo abucheó a Verstappen y a su jefe de equipo, el británico Christian Horner. Un comportamiento vergonzoso, propio de hooligans y que debería ser ajeno a un deporte como el automovilismo. Jos Verstappen no se calló: “fue penoso lo que pasó con el equipo Red Bull Racing. Lo entiendo, porque Max es el único que enciende a esos ingleses y les dice exactamente como son las cosas. Si se vuelve a hacer (el evento) en Inglaterra el año que viene, no me verán”. Y un portavoz de la FIA añadió: “fue decepcionante escuchar la reacción tribalista de la multitud hacia Verstappen y Christian Horner. Max y Christian han contribuido

“Max es el piloto más rápido que hemos tenido. Su combinación perfecta de velocidad, rendimiento y confianza es única.” Helmut Marko

enormemente al deporte que amamos. En la próxima temporada no debemos perder eso de vista”.

HABLAMOS CON MAX VERSTAPPEN

Car: Siempre has sido más rápido que tus compañeros de equipo, pero ¿la llegada de un piloto joven y talentoso con Liam Lawson a Red Bull puede suponer para ti una motivación extra? **Max:** No, no es una motivación adicional. Siempre trato de hacerlo bien, cada vez que subo al coche. Creo que, con los años, uno se va conociendo mejor. Y me alegro por Liam. Es genial tener la oportunidad de estar en un equipo top. Es algo muy emocionante y tengo muchas ganas de trabajar juntos. Lo he visto crecer desde el equipo junior hasta el equipo top, así que es bonito. Y siendo parte de esto durante diez años, es normal que en algún momento hubiera un piloto más joven en el equipo. Me motiva regresar a las carreras con las personas con las que ya has trabajado durante mucho tiempo. Eso lo disfruto mucho. Y por supuesto siempre tratas de volver y ganar de nuevo. Espero que la oportunidad esté ahí de nuevo este año. Esas cosas me mantienen motivado por ahora, y sigo disfrutando de la conducción.

Cuando estás en la pista, ¿en qué piensas cuando estás sentado en el coche? Piensas en muchas cosas diferentes todo el tiempo. Nunca he sentido que ninguna carrera haya sido igual a otra, porque depende de lo que ha pasado durante el fin de semana, de los fines de semana anteriores o de lo que sucede en tu vida privada. Todo puede tener un impacto, una influencia, y creo que eso es lo que evita que se vuelva aburrido.

Quiero preguntarte sobre Carlos Sainz Jr, ¿cómo crees que le irá este año con su nuevo equipo, Williams? Es un cambio grande, ¿cómo crees que se adaptará? Carlos siempre lo hará bien porque es un gran piloto. Depende mucho del coche, no se como será de competitivo. El cambio de Ferrari a Williams es grande, pero creo que con la experiencia que tiene, se adaptará rápidamente. Se concentrará en la conducción, tiene mucha experiencia en equipos top. Creo que será muy útil para Williams tener a un piloto como Carlos, que también puede liderar y trabajar para mejorar el rendimiento del equipo.

Has tenido muchos coches deportivos de calle, y me gustaría saber si has colaborado en el desarrollo del nuevo hypercar Red Bull RB 17. Ese fue un proyecto liderado por Adrian (Newey). Cuando comenzaron vi dibujos y esas cosas, pero la verdad es que no he estado involucrado en eso.

¿Te gusta la evolución técnica de los monoplazas en la última década? ¿O preferirías competir con coches sin hibridación y con motores atmosféricos? Bueno, creo que, en términos de cómo ha avanzado la tecnología, es impresionante. Pero también, limitado por las reglas. ¿Estoy de acuerdo con las reglas que se establecieron? No, pero eso es con lo que tienes que lidiar. En todo caso insisto en que la ingeniería que hay detrás es

“Es muy emocionante y tengo ganas de trabajar junto a Liam. Le he visto crecer desde el equipo junior hasta el equipo top”

impactante. También es cierto que las limitaciones, aunque a veces no nos gusten, son necesarias. De lo contrario, creo que ahora los coches tendrían que ser conducidos por robots, porque físicamente no seríamos capaces de conducirlos. Muchas personas aportan ideas en términos de ingeniería y las reglas deben estar establecidas, de lo contrario, todo saldría completamente de control.

Alain Prost ha dicho que has demostrado ser el mejor, y que eres como Niki Lauda en lo que se refiere a la franqueza, en decir lo que piensa con sinceridad. ¿Le gusta esa similitud con Lauda? Me siento afortunado de haber podido conocer a Niki (falleció en 2019). Antes de tomar mi decisión de unirme a Red Bull también hablé con Mercedes, donde estaba Niki. Cuando era un niño por supuesto ya sabía quién era Niki Lauda, y siempre hablaba claro. Creo que es importante ser uno mismo, y actúo como soy. Y ser parte de ese grupo de campeones mundiales es genial. Porque de niño pensaba “un día espero estar en el podio, espero ganar una carrera o tal vez un campeonato”, y haberlo conseguido es fantástico.

Cada vez hay más carreras en la temporada y menos tiempo libre para los pilotos. ¿Cree que hay demasiadas carreras, o cree que está bien así? Definitivamente son demasiadas, pero simplemente tenemos que lidiar con eso y tenemos que controlarlo. Siempre lo digo. Creo que definitivamente son como cinco de más, pero ahora se trata de intentar optimizar tu tiempo. Cuando no estoy corriendo trato de asegurarme de descansar bien. Creo que tras los años que llevo en la Fórmula 1, llegas a entender mucho más tu cuerpo, lo que necesitas, lo que puedes hacer y lo que no puedes hacer. Y tratas de aprovechar al máximo entre las carreras.

Ante esa falta de tiempo, si tuvieras la siguiente hora, la vigésimo quinta hora del día, ¿qué harías con esa hora extra? ¿La dedicarías a tu profesión o a lo personal? Depende del día, supongo. A veces estar más con la familia, y a veces me gustaría tener la hora para pasar un poco más de tiempo haciendo lo que sea que disfrute. En términos de preparación para lo que sea, no necesariamente Fórmula 1, pero cualquier otra cosa, ¿conducir?

A los que nos gustan los coches también nos suelen gustar los relojes, es una relación curiosa. ¿Cómo embajador de TAG Heuer ves esta combinación de valores compartidos? Bueno, al final del día todo depende de la precisión, de la ingeniería, y no puedes permitirte cometer errores. He estado en la fábrica de TAG Heuer viendo cómo se fabrican los relojes, y es impresionante. Ver cómo tantos componentes pequeños funcionan juntos y no se rompen, porque el reloj se mueve, está golpeando, o lo que sea. Yo intenté montar alguna pieza, pero mi mano no es lo suficientemente estable como para hacerlo... siento un gran respeto por lo que hacen. Y cuando ellos vinieron a nuestra fábrica es lo mismo. Claro que son componentes más

“Sin limitaciones creo que ahora los coches tendrían que ser conducidos por robots, porque físicamente no seríamos capaces”

grandes, pero sí, creo que requiere el mismo tipo de precisión.

Cuando TAG comenzó la relación con Red Bull Racing ¿tenías mucha conciencia del mundo de la relojería? ¿hay algo que hayas aprendido de esta colaboración? Creo que sí, porque a mi padre le encantan los relojes, él es muy fanático. Y por eso creo que desde niño ya veía a mi padre con diferentes tipos de relojes. Así que de una forma natural uno va aprendiendo un poco sobre ello, sobre los relojes deportivos. También de su relación con los deportes de motor, la F1 y su historia. Así que cuando comenzamos juntos, cuando nos asociamos, fue una forma de involucrarme más con la marca, de aprender más y tener más perspectiva.

Llevas un TAG Heuer Monaco en la muñeca. Los relojes de esta marca los han llevado pilotos como Jo Siffert, Fittipaldi, Andretti, Lauda, Senna o Alonso ¿Hay algún modelo de TAG al que te sientas particularmente apegado? Creo que ahora el Mónaco, que lo he estado usando durante varios años. Cada año una versión diferente, y es genial. Me gusta mucho. También está el hecho de vivir en Mónaco, la historia de Mónaco, ganar en Mónaco, usar un Mónaco, hay mucha conexión.

¿Será este el año en el que finalmente ganarás en Singapur? En el pasado fue una pista muy buena para nosotros, pero luego lamentablemente nunca tuvimos la oportunidad de ganar. En los últimos años nuestro coche no ha sido tan bueno aunque hemos estado cerca. Pero no es algo que me obsesione. Siempre trato de hacerlo bien en cada circuito, y algunas veces simplemente las cosas van peor. Por supuesto, este año intentaremos volver y hacerlo mejor.

El año que viene (2026) cambia el reglamento y la tecnología de los coches. ¿Los equipos ya trabajan en ello? Por supuesto, sí, ya estamos trabajando en el 2026, y hay mucha ilusión en el equipo. También ha sido complicado porque las reglas han seguido cambiando mucho en los últimos meses. Siempre tienes que anticipar un poco sobre lo que va a pasar el próximo año. El enfoque será completamente diferente para 2026.

↓
Su padre fue piloto de Fórmula 1 y su madre destacó en los karts. Pero eso no es todo, porque su suegro es el tricampeón Nelson Piquet. Max es un tipo que respira automovilismo.



La próxima temporada 2026 también estrenará un Gran Premio en Madrid, una pista urbana. ¿Te gustan los trazados urbanos o prefieres los circuitos de verdad? Prefiero los tradicionales porque creo que ahí es donde los coches de Fórmula 1 realmente cobran vida. Al final, el coche está diseñado para el máximo rendimiento y solo puedes obtener ese rendimiento en una pista de alta velocidad, cuando realmente entra en acción. Especialmente con la forma en que tienes que configurar los coches ahora, tienes que correr muy bajo y rígido. Así que en un circuito callejero eso es muy di-

“Cuando era un niño ya sabía quién era Niki Lauda, y siempre hablaba claro. Creo que es importante ser uno mismo, y actúo como soy”

El padre de Max, Josh Verstappen, es un gran aficionado a los rallyes. Aquí está corriendo el Rally de la Nucía, prueba del Supercampeonato de España de Rallyes, al volante de un Skoda Fabia Rally2.



fácil. Mis circuitos favoritos son Spa y Zandvoort. Lo que me gusta es que nunca he estado en Madrid. Así que con suerte, cuando vayamos, espero poder ver un poco la ciudad.

Llevas años ganando casi todo ¿Estás preparado para perder? Oh, claro, ¿cómo no? Siempre he tenido eso presente en mi carrera. Sí, he ganado mucho, pero tienes que estar preparado para perder, eso es normal. Y soy consciente de eso.

¿Recuerdas cuál es el mejor consejo que te hayan dado? Es algo que siempre decimos en neerlandés: tan solo actúa normal, porque así ya estarás lo suficientemente loco. [car](#)

“En el automovilismo y en la relojería toda depende de la precisión, y no puedes permitirte cometer errores. He visto como se fabrican los TAG Heuer y es impresionante”

Los nuevos TAG Heuer Formula 1 Chronograph ya están disponibles desde 4.650 euros. La versión Oracle Red Bull Racing se ofrece junto a este set especial por 5.350 euros.

La llegada de Liam Lawson (Nueva Zelanda, 2002) al equipo, como sustituto de “Checo” Pérez, supone un revulsivo para la escudería Red Bull Racing.



Celebrando el histórico regreso a la F1 como Timekeeper oficial, la propia línea que toma su nombre, la colección Formula 1, se rediseña por completo con seis nuevos modelos cronógrafo automáticos y cuatro colores, incluyendo una colaboración especial con Oracle Red Bull Racing. Disponibles con cajas de titanio o con terminación DLC negro, se ofrecen cuatro colores de esfera diferentes: rojo, rosa, lima o azul. Además, la Edición Especial (foto en la apertura del reportaje) incorpora los colores icónicos del monoplaza de Red Bull y un bisel de carbono forjado.



Sangre fresca y muchas expectativas

Ferrari centra sus esperanzas en el heptampeón Lewis Hamilton mientras Carlos Sainz ya comenzó a aportar a Williams. Fernando Alonso dará la bienvenida a Adrian Newey en Aston Martin. Pocas novedades en los chasis cuya aerodinámica cambiará a partir del GP de España.

POR: ORLANDO RÍOS



ERA EL 13 DE MAYO y una multitud de 100.000 personas se apretujaba buscando una primera línea de observación sobre el césped que rodeaba la pista trazada alrededor del ex aeródromo militar de Silverstone. Era una gran fiesta de posguerra y contaba con la presencia del rey Jorge IV, la reina Isabel y la princesa Margarita. El 3º Gran Premio de Inglaterra y el Gran Premio de Europa de 1950 iba a ser la primera carrera de la recién nacida Fórmula 1. Y entre los espectadores, camino a sus 20 años estaba Bernie Ecclestone inscrito para la carrera soporte de la Fórmula 3.500, sí el mismo Bernie, creador y zar de la F1 moderna. Si la naturaleza no se interpone, Bernie, con 94 años estará presente en Silverstone en julio próximo, 75 años después.

Efectivamente, el campeonato mundial de F1 cumple 75 años en 2025 y tras el rimbombante lanzamiento de la temporada de diamantes en la O2 Arena de Londres el 18 de febrero, los equipos ya han arrancado los motores de sus nuevos coches y puesto en marcha a sus pilotos en los ensayos de Sakhir desde el 26 al 28 de febrero. Tras una larga espera de casi un año los "tifosi" pudieron ver a Lewis Hamilton vestido de rojo Ferrari en un circuito de Gran Premio. Hamilton persigue ganar un octavo campeonato mundial con la "squadra corse" pero tendrá un rival de escudería muy rápido, Charles Leclerc. Y Lewis viene de perder 16-8 los sábados en 2024 contra su ex compañero en Mercedes, George Russell. La otra gran novedad es la presencia de Carlos Sainz al volante de un Williams FW47 junto al también británico de ascendencia tailandesa, Alex Albon. Sainz ha manifestado que su desalojo de Ferrari por parte de Hamilton fue un duro golpe pero que ya lo ha aceptado y que puede comprender las razones de "marketing" de la dirigencia de la casa italiana para aceptar recibir al inglés. Desde Ferrari le dicen que tiene las puertas abiertas en cuanto se presente la oportunidad. Se dice, incluso, que Hamilton, que ya tiene 40 años, podría retirarse en un par de años y Sainz podría volver.

LOS NOVATOS ANTE EL DESAFÍO

Hay nada menos que seis pilotos que son o debutantes o novatos, una excepción en la F1. Andrea "Kimi" Antonelli (18 años) acompañará a George Russell en Mercedes, el neozelandés Liam Lawson (22) se incorpora a Red Bull en lugar de Pérez, el franco argelino Isack Hadjar (20) será piloto de RB VCARB (ex Alpha Tauri), el australiano Jack Doohan (21) estará junto a Pierre Gasly en Alpine, el inglés Oliver Bearman (19) será piloto Haas y Kick Sauber tendrá al brasileño Gabriel Bortoleto (20). En los entrenamientos de Sakhir desde el 26 al 28 de febrero los equipos mostraron las primeras versiones aerodinámicas de sus nuevos modelos. McLaren y Ferrari aseguran haber cam-

biado sus coches en un 99%. Red Bull dice que solo retocó detalles así como Mercedes. Todos intentan solucionar baja adherencia en curvas lentas sin perderla en las rápidas. Ferrari, para alegría de Hamilton, sienta a sus pilotos 2,5 cm más atrás. Parece poco pero eso influye mucho y le da más sensibilidad a Hamilton.

Si Ferrari y McLaren han renovado sus coches, muy poco ha hecho Red Bull, cuyo coche parece solo una corrección del RB20 del año anterior. Por ahora, los apéndices alares tienen permitida una cierta flexibilidad que les favorece aerodinámicamente pero eso se acaba desde el Gran Premio de España. Quizás por ello poco se ha invertido en los nuevos modelos porque las grandes nuevas soluciones aerodinámicas se introducirán desde la carrera de Barcelona. Aparte de ello, desde la mitad de temporada el desarrollo se centrará en los coches para el reglamento de 2026 que serán más angostos con nuevas alas y requerirán conceptos generales muy diferentes. Lo que se vio en los entrenamientos de Sakhir es que los Ferrari parecen muy nerviosos, poco graduales y que el Red Bull que bien controló Max Verstappen a pesar de una tendencia a sacar la traseña rápidamente en frenada, todavía no se comunica bien con el novato Lawson. Mucho trabajo tendrá el equipo Aston Martin de Alonso para corregir un chasis que se mostró con muy poca adherencia en general. Todas las mejoras deberán implementarse antes del 16 de marzo cuando en Australia comiencen las batallas de verdad.

car

Presentación Williams:
Carlos Sainz, James Vowles, team principal y Alex Albon.



Desfile Aston Martin.
Poco visto, Alonso de traje. A su derecha, Lance Stroll. Con Red Bull, Max Verstappen, abucheado por los ingleses y Liam Lawson.



Domenicali, el chef Gordon Ramsay y Briatore.



Jeff Carey, sucesor de Ecclestone al mando de la F1, saluda a Bernie y observa a Jackie Stewart.

La cena de las leyendas

La queja de un violín ronco rebotó en las paredes de los elegantes edificios victorianos de la usualmente transitada Grosvenor Square (plaza), Mayfair, Londres. El conductor del Ferrari Daytona SP blanco de 3 millones de euros, con el número 25 pintado grande sobre el capó, dio un último acelerón al motor V12. Algún vecino se asomó irritado. El inoportuno conductor se ergió como pudo para zafarse de la butaca de lujoso cuero ayudado por un "doorman" y se dirigió hacia la puerta de su guarida preferida: el Lucky Cat Restaurant de su propiedad. Alto, rubio, con algunos kilos de más, se hizo abrir la puerta por un "doorman" y se adentró en su restaurant gourmet, Lucky Cat. Media hora más tarde iban a llegar sus invitados a la cena de las leyendas de la Fórmula 1. Invitados y amigos porque el escocés Gordon Ramsay, el chef oficial de la Fórmula 1, iba a pagar la cuenta. Al coste, claro, y poco significativo para un millonario poseedor de 28 restaurants de alto standing en Inglaterra, Estados Unidos, los Emiratos Árabes y otros países. Ataviado con una impecable "filipina" blanca, chaqueta cruzada de cocinero, Gordon (cuya fortuna se estima en 130 millones de euros) recibió a sus colegas, pilotos legendarios, exitosos ejecutivos y todos millonarios. Era el 17 de febrero pasado a las 19:30 y faltaba apenas horas para que Liberty Media realizara en la Arena O2 del este de Londres el espectacular lanzamiento global del 75º campeonato de Fórmula 1.

El anfitrión se fotografió con todos mientras les servía champán en los prolegómenos. Fernando Alonso se abrazó con Luca Cordero de Montezemolo, su ex patrón en Ferrari ("Me une una gran amistad con Luca", declaraba el asturiano. Llegó el entrante: Guacamole de guisantes y galletas de camarón crujientes. Entre dos escoceses, Jackie Stewart, tres veces campeón y David Coulthard, ganador de 12 carreras de F1, hablaban de sus astucias para hacer dinero. Jackie le contaba a David porque jamás corrió con Ferrari: "En 1968 me entrevisté con Enzo (Ferrari). Me ofreció 30.000 dólares (de ese entonces). Nos dimos la mano. Al día siguiente me encuentro con Jackie Ickx y me cuenta que el "old man" (El viejo) le había hecho otra propuesta. Estaba jugando con los dos. Llamé y le dije a su secretaria que no iba a conducir para Ferrari. Jamás me arrepentí." Amigos, cómplices, sobrevivientes de muchos negocios arriesgados, Flavio Briatore, actual patrón en "Alpine", le hablaba al oído al casi venerado (y endiabladito) Bernie Ecclestone (94 años): "Gracias por ayudarme con (Franco) Colapinto (se refería a la visita que hizo Ecclestone al box de Williams para decirle al argentino que hablase con Flavio). Alpine terminó por contratar al joven bonaerense. Reían ambos recordando como Flavio le había "robado" al equipo de Eddie Jordan al novato Michael Schumacher: "Me ayudaste diciéndole a Webber (Willy, el manager de Schumacher) que Jordan iba a tener motores Yamaha

al año siguiente (motor pesado, poco potente). Y aproveché por que el contrato de Eddie con Michael dejaba algunos huecos". Llegó el plato principal: ojo de bife asado con salsa "chimichurri" y ensalada de hierbas aromáticas. Damon Hill y Nigel Mansell tenían mucho que confiarse, sus traumáticas salidas de Williams después de ganar sus campeonatos (1992 Mansell, 1996 Hill). Damon decía con amargura y nostalgia: "Estaba ganando el campeonato en 1996, que al final gané, pero ya sabía antes de la carrera de Monza que Williams iba a prescindir de mí. Me llamó Frank y me dijo que era "por el bien del equipo". Jamás tuve una oportunidad de contra ofertar porque Heinz (Harald Frentzen) me reemplazó aportando una tonelada de dinero." Todos los comensales escribieron sus deseos para la F1 del 100º aniversario. Ese documento se cerró en una caja que se abrirá en 2050. Se comprometieron a no revelar sus pensamientos. Llegó el postre, tarta de chocolate negro con cerezas japonesas y crema. Uno a uno, los privilegiados comensales fueron retirándose saludando antes al anfitrión: Stefano Domenicali, máximo ejecutivo de la F1, Christian Horner, Chase Carey, ejecutivo de Liberty Media (dueña de la F1), Emerson Fittipaldi, Mario Andretti, que regresa como presidente honorario del nuevo equipo Cadillac... ¿Cuánto habría pagado un forofo acaudalado por tener un asiento en semejante ágape y con tantas leyendas contándole sus batallitas?



**McLaren
MCL 39**



4 LANDO NORRIS /// 81 OSCAR PIASTRI

Totalmente nuevo, el MCL39. Se aprovechará a fondo la flexibilidad de alerones en las primeras carreras, factor de victorias el año pasado. Norris y Piastri, pareja fuerte que preocupa a Verstappen.



**Ferrari
SF-75**



16 CHARLES LECLERC /// 44 LEWIS HAMILTON

Cambio en la arquitectura de las suspensiones para mejorar la aerodinámica, nuevos laterales. en el SF-75. Ferrari quiere el cetro de McLaren y se siente muy reforzada con L. Hamilton.



**Red Bull Racing
RB21**



1 MAX VERSTAPPEN /// 30 LIAM LAWSON

Red Bull ya no es imbatible. El campeón Verstappen recibirá un chasis el RB21, diseño de Pierre Wache. Sin Adrian Newey en la dirección técnica y con un novato, Liam Lawson acompañando a Max, Red Bull lo tendrá muy difícil.



**Mercedes
W16**



63 GEORGE RUSSELL /// 12 ANDREA KIMI ANTONELLI

El novato de 18 años, "Kimi" Antonelli, reemplaza a Hamilton. Russell será el piloto líder. El W16 es profunda evolución del W15, Se dedicarán muchos recursos al coche del 2026.



**Aston Martin
AMR25**



14 FERNANDO ALONSO /// 18 LANCE STROLL

Nueva fábrica y recursos técnicos de avanzada para evolucionar el AMR25 que conducirá F. Alonso. Se aspira a mejorar la quinta posición de 2024 entre los constructores. Adrian Newey y tendrá mucho que decir.



**Alpine
A525**



10 PIERRE GASLY /// 7 JACK DOOHAN

Utilizará el mismo chasis de 2024 con retoques aerodinámicos porque mejoró mucho al acabar la temporada. Alpine está ahora a las órdenes de Flavio Briatore, descubridor de F. Alonso. El italiano quiere sentar al argentino Colapinto en el lugar de Doohan a partir de la sexta/séptima carrera.



**Williams
FW 47**



55 CARLOS SAINZ /// 23 ALEXANDER ALBON

Evolución del FW 46 es el FW 47 con visibles cambios aerodinámicos en morro y pontones. El equipo se refuerza con Carlos Sainz que tiene buenas sensaciones con el nuevo chasis.



**Racing Bulls
VCARB 02**



22 YUKI TSUNODA /// 6 ISACK HADJAR

Color blanco dominante en el VCARB02 inspirado claramente en el RB21 del equipo Red Bull. El francés Isack Hadjar acompañará al japonés Tsunoda en el que sería su último año en el equipo.



**Haas
VF-25**



87 OLIVER BEARMAN /// 31 ESTEBAN OCON

Derivado del VF-24 mantiene las suspensiones delanteras por empujadores que utilizaba Ferrari, cuyos motores lo impulsan. El ingeniero que es "team principal" Ayao Komatsu tendrá como pilotos a Esteban Ocon y al prometedor novato, Oliver Bearman.



**Kick
Sauber**



27 NICO HÜLKENBERG /// 5 GABRIEL BORTOLETO

El último del pelotón controlado por Audi, cambiará de nombre y motor en 2026. Llegan Nico Hulkenberg y el debutante brasileño Gabriel Bortoleto. Mattia Binotto, ex team principal de Ferrari, está al frente del proyecto.

Fábrica de éxito





En los últimos quince años Red Bull Racing ha ganado siete campeonatos mundiales de F1 de pilotos y seis de constructores. De hecho solo Mercedes ha podido vencerles. Visitamos la sede para empaparnos de su filosofía.

POR: GUILLERMO LAHOZ (REINO UNIDO)



En la entrada a la exposición de los coches, un pasillo recuerda los grandes momentos. La relación Red Bull con la F1 comenzó cuando la marca patrocinó a Gerard Berger, que estaba en Ferrari.

CUESTA PENSAR QUE LA FORMULA 1 va a cumplir en 2025 setenta y cinco temporadas disputándose, ya que comenzó en 1950. Eso implica que se han fabricado miles de monoplazas, para casi 800 pilotos diferentes. También han competido casi 200 equipos, aunque muy pocos son los que han logrado dejar huella. El más célebre sin duda la Scuderia Ferrari, el único que ha participado en todas las temporadas. Los italianos han ganado quince títulos de pilotos, seguidos de Williams y McLaren con nueve, y Mercedes con ocho. En el mismo periodo que Red Bull Racing ha conseguido todos sus éxitos (a partir de 2010) Ferrari no ha conseguido ningún mundial, Williams tampoco y McLaren, solo el de constructores el año pasado. De hecho únicamente Mercedes pudo interrumpir entre 2014 y 2020 la racha de éxitos del toro rojo. La historia de la categoría reina nos ha enseñado que lo normal es que un coche o una escudería domine durante varios años, hasta que se ve superado por un rival o cambia la reglamentación. En todo caso, la acumulación de títulos lograda por Red Bull en un periodo tan reducido no tiene parangón. ¿Qué les hace especiales?

Red Bull debutó en la Formula 1 en 2005, tras comprar la escudería Jaguar Racing por el precio simbólico de un dólar. Jaguar Racing a su vez, fueron los sucesores de Stewart Grand Prix, fundada por el tricampeón Jackie Stewart y su hijo Paul. No compraron un equipo existente y lo rebautizaron, sino que empezaron de cero. Debutaron en 1997 y se asentaron en la localidad de Milton Keynes, en las instalaciones donde ahora está la sede de Red Bull Racing. El equipo Stewart Grand Prix participó tres temporadas y solo lograron una victoria, la de Herbert en el caótico GP de Europa en 1999 (en esa misma carrera Marc Gené logró acabar sexto con el Minardi). A partir de 2000 Ford absorbió la escudería de Stewart para convertirla en Jaguar Racing (entonces la marca de Coventry pertenecía a Ford Motor Company). A los coches verdes tampoco les fue bien (Pedro de la Rosa pilotó para ellos en las temporadas 2001 y 2002) y en 2004 vendieron el equipo a Dieter Mateschitz (1944-2022), el millonario fundador de la firma Red Bull.

En 74 temporadas han competido casi 200 equipos, aunque pocos han dejado huella. Red Bull ha hecho historia en un tiempo récord

El edificio MK-7 es el primer punto de la visita, y allí se exponen los monoplazas sobre los que se ha construido la historia de la escudería.



Las instalaciones están repartidas en varios edificios, son como un campus tecnológico distribuidas a lo largo de una amplia avenida.



Estos son los monoplazas con los que se iniciará la temporada. Son una evolución del usado el año pasado. El gran cambio reglamentario y técnico llegará en 2026.



Este RB14 de 2018 "Special Edition" con una decoración azul y negra, recibe a los visitantes en el edificio MK-7. Las carrocerías no llevan adhesivos, y todo va lacado en mate.



Los camiones del equipo listos para rodar por Europa. Les han quitado el logo de Renault, ya se sabe que la F1 es un deporte de detalles...

En 2004 Dieter Mateschitz, el fundador de la empresa Red Bull, compró Jaguar Racing. El primer monoplaza Red Bull debutó en 2005

El empresario austriaco comenzó en la F1 como patrocinador (primero con Gerard Berger en Ferrari, primer deportista Red Bull) y después acabó comprando un equipo. Algo parecido a lo que ha hecho Lawrence Stroll, que se asomó a la F1 como patrocinador de Ferrari con su marca Tommy Hilfiger. Después compró Force India y la llamaron Racing Point, para convertirla en Aston Martin a partir de 2021. El RB1 fue el primer monoplaza de Red Bull, y en realidad era un Jaguar, al estar basado en el R5 de 2004 con motor Cosworth V10. En su primera carrera (Australia 2005) Coulthard terminó cuarto. Por aquel entonces Max Verstappen tenía ocho años... Mateschitz era amigo del piloto y ganador de Le Mans Helmut Marko, que se convirtió en su mano derecha y asesor en temas de competición, y con su apoyo fichó a dos grandes talentos: Christian Horner como director del equipo y Adrian Newey como diseñador de los coches. Marko, Newey y Horner han estado detrás de los cuatro títulos mundiales de Vettel (2010-2013) y de los cuatro de Verstappen (2021-2024).

Bernie Ecclestone solía elogiar a Red Bull Racing como ejemplo a seguir de escudería nueva y sin tradición que, a base de esfuerzo e inversión, ha logrado enormes éxitos. Algunos les criticaron incluso por no ser un fabricante de automóviles, sino de bebidas energéticas. Pero esto no tiene sentido, porque sí son fabricantes de monoplazas, como pudimos comprobar en nuestra visita.

Como decíamos antes, el equipo más victorioso de la Formula 1 moderna tiene su sede en la localidad de Milton Keynes, que está a 87 km. al norte de Londres. A media hora está Brackley, donde tiene su sede el equipo Mercedes-Petronas. El cuartel general de RB no es un solo edificio sino varias edificaciones, un campus tecnológico a lo largo de una amplia avenida, que por cierto antes era pública y ellos compraron al ayuntamiento.

Lo primero que visitamos es el edificio MK-7 (por el código postal) donde reciben a los visitantes y se exponen sus mejores monoplazas de Gran Premio. Desde el primero con motor Cosworth, a los que dieron las victorias a Vettel con mecánica Renault, y hasta los más recientes con motor Honda. En la amplia sala donde se exponen los monoplazas los visitantes tienen la oportunidad de intercambiar impresiones con algún responsable de la escudería. Luego salimos a la calle para ir a ver el área donde fabrican a mano los componentes electrónicos de los coches (prohibido fotos). Cada volante cuesta unos 80.000 euros... Pero quizá lo más impresionante es la sala de operaciones, que inevitablemente recuerda a las salas de control de las agencias espaciales. Su misión es crucial, como apoyo para el equipo de carreras. Con un enlace de datos en tiempo real con el equipo y el coche, la sala de operaciones está ocupada por tres equipos de ingenieros que asesoran sobre estrategia de carrera, rendimiento aerodinámico y dinámica del monoplaza. También hay algunos dedicados a escuchar y analizar lo que hacen los rivales. Desde esa sala se brinda soporte remoto al equipo, cuando los coches compiten en cualquier circuito del mundo.

Otro edificio clave es el túnel de viento. Si bien la simulación por ordenador tiene una importancia cada vez mayor en este deporte, todavía confían en los datos del túnel de viento para optimizar los diseños aerodinámicos. Usan sobre todo modelos a escala, para reducir costes, y hay un equipo de téc-



El coche de este año es a priori el primer candidato al título, con la seria amenaza de McLaren.

modo eléctrico. Repiten la operación una y otra vez para que, cuando llegue el momento durante la carrera, puedan rascar milésimas al cronómetro.

La última parte del recorrido es el taller donde tienen los coches desmontados después de la carrera anterior, o preparados para la siguiente. Con 24 carreras esta temporada (o sea 24 fines de semana de viaje, con frecuencia de miércoles a lunes) muchos de los mecánicos del equipo verán más a su familia a través del smartphone que en vivo. Miles de horas de trabajo y muchos millones invertidos para poder volver a la sede con un preciado trofeo, como los cientos que se exponen en la entrada de uno de los edificios.

Como hicimos nosotros, el público puede visitar las instalaciones de Red Bull Racing y empaparse de las entrañas de la Formula 1. Para esta actividad se emplean dos horas: media con la colección de monoplazas y una hora y media más recorriendo diferentes áreas. En nuestro caso disfrutamos de un guía excepcional, gran comunicador y experto en la materia. La experiencia no es barata, ya que cuesta 300 libras (360 euros) por persona. Pero un verdadero apasionado sabrá disfrutar de cada minuto y saldrá de allí con una nueva visión, más rica, técnica y multidimensional, de la complejísima y apasionante categoría reina.

car

Abajo, detalle de la colección de monoplazas. TAG Heuer está vinculada a Red Bull Racing desde 2016.

Marko, Newey y Horner han estado detrás de los cuatro títulos mundiales de Vettel (2010-2013) y de los cuatro de Verstappen (2021-2024)



La sala de operaciones, donde tres equipos de ingenieros dan apoyo remoto durante las carreras.

Con 24 carreras durante la temporada, muchos de los mecánicos del equipo verán más a su familia a través del smartphone que en vivo

Cielo abierto

E

ESTE NO ES UN PAISAJE DE POSTAL, con senderos apacibles y rincones de cuento donde la vida transcurre sin prisas. No hay bancos de madera junto a un arroyo cristalino ni caminantes disfrutando de la tranquilidad del campo. Aquí, en cambio, nos adentramos en el corazón más implacable del noreste inglés, donde la tierra respira con un susurro primitivo y los páramos, traicioneros y hambrientos, pueden engullir a quien se detenga demasiado tiempo. Es una región donde la climatología no concede treguas, donde el viento silba a través de colinas desnudas y el cielo plomizo pesa sobre la tierra como un yunque dispuesto a descargar su furia en cualquier momento.

Aquí, el binomio mecánico por excelencia no es otro que un quad endurecido por los años y un Land Rover Defender con cicatrices de mil batallas, vehículos que no temen el rigor de la geografía ni la brutalidad de un invierno que deja huellas indelebles en el paisaje. Los caminos son más que rutas: son desafíos perpetuos, sendas esculpidas por la persistencia de quienes se atreven a dominarlas. Y, sin embargo, en medio de esta naturaleza indómita, dos piezas maestras del lujo parecen casi fuera de contexto: el Bentley Continental GTC Speed y el Maserati GranCabrio Trofeo.

Pero esa impresión es efímera. En realidad, ambos encarnan, a su manera, la esencia más pura del placer automovilístico. Son los protagonistas de un duelo entre la elegancia refinada y la pasión desbordante, dos interpretaciones distintas del hedonismo sobre ruedas, cada una con su propio carácter, pero ambas igualmente majestuosas. Es un enfrentamiento de filosofías, de ADN mecánicos opuestos pero con un mismo propósito: conquistar la carretera y convertirla en un escenario de emociones.

Antes del amanecer, el Bentley se desliza por este paisaje épico con la serenidad de un atleta veterano, con cada pulsación de su V8 biturbo como un latido profundo que reverbera en el entorno. Respira con su suspensión neumática sobre las ondulaciones del terreno antes de impulsarse de nuevo, como si un gigantesco fuelle lo empujara hacia adelante. Es una sinfonía de control absoluto, un ejercicio de sofisticación donde el lujo no solo se siente, sino que se experimenta en cada cambio de apoyo, en cada golpe de acelerador que traduce la fuerza en una progresión casi hipnótica.

Delante de él, el Maserati talla la carretera con la precisión de un escultor, zigzagueando con la agilidad de un depredador persiguiendo su presa. También cuenta con suspensión neumática, pero su chasis es más nervioso, más reactivo; la entrega de potencia es más visceral, cabalgando sobre una ola de par que lo empuja con fiereza. No es un ejercicio de control, sino de carácter. Cada aceleración es una declaración de intenciones, cada giro de volante es un pacto con la adrenalina. Mientras el Bentley se desliza con la arrogancia de quien sabe que la carretera se doblegará a su voluntad, el Maserati la devora con la intensidad de quien vive cada curva como si fuera la última.

Tal es la exigencia de esta danza mecánica que, en ocasiones, ambos se quedan sin apoyo en la compresión y besan el asfalto con

Entre la elegancia británica y el espíritu italiano se encuentran el Bentley Continental GTC Speed y el Maserati GranCabrio Trofeo. En esta comparativa, exploramos cómo cada modelo fusiona diseño y rendimiento, revelando detalles que cautivan sin excesos.

Un análisis sincero que nos invita a apreciar la esencia de dos íconos del lujo, donde cada kilómetro despierta una emoción única al volante. **Por: TEAM CAR**

Maserati GranCabrio Trofeo

Dim.: 4.960 x 1.950 x 1.360 mm.

Motor: V6 Biturbo.

Potencia/par: 542 CV/650 Nm.

Tracción: total.

Cambio: auto de 8 velocidades.

Vel. máx.: 316 km/h.

0-100 km/h: 3,6 s.

Cons.: 8,6l/100 km.

Peso: 1.895 kg.

Precio: 263.000 euros.

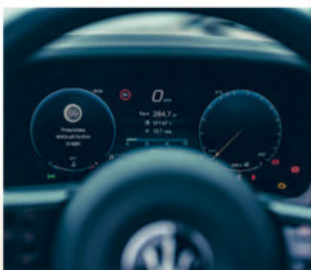
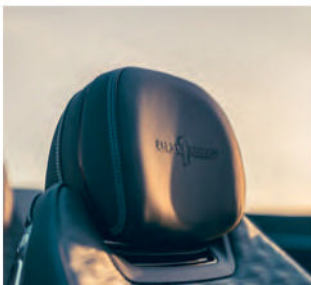




⬅ Cuenta con un diferencial de deslizamiento limitado electrónico (eLSD) que aumenta el agarre de las ruedas traseras



⬅ Es la versión descapotable del nuevo Continental GT cupé, es decir, comparte el mismo diseño espectacular y el nuevo motor híbrido con una potencia abrumadora.



⬅ El interior está repleto de características exclusivas del Speed, desde la combinación de color y el bordado de «Speed» en el tejido Dinamica, hasta los gráficos de la marca Speed en el panel de instrumentos y los pedales deportivos.

un sutil “tishhhh” de los neumáticos. Es un instante efímero, casi imperceptible, pero ahí reside la magia: en esa comunión entre máquina y carretera, entre ingeniería y geografía. Nos adentramos en lo más profundo del páramo con los techos abatidos, el aire frío arañando nuestras mejillas mientras los asientos calefactados y los difusores de calor para el cuello nos envuelven en una burbuja de confort. La contradicción es absoluta y, sin embargo, perfecta. El aroma inconfundible del líquido limpiaparabrisas flota en los habitáculos, un recordatorio de que el lujo también se disfruta en los detalles más sutiles. Los neumáticos Pirelli muerden el asfalto húmedo, mezclando el sonido del caucho con el crujir de la sal adherida a la carretera.

Son dos descapotables de cuatro plazas, con motor delantero y tracción total, fabricados por casas con más de un siglo de historia, y sin embargo, su ejecución no podría ser más opuesta. Bentley y Maserati no compiten por el mismo trono, sino que ofrecen dos visiones del mismo sueño: la libertad de recorrer el mundo con el cielo como techo y la potencia como única compañía. Y en este rincón inhóspito del noreste inglés, donde las máquinas suelen ser herramientas de supervivencia y no objetos de placer, estos dos titanes no solo desafían al paisaje, sino también a la idea misma de lo que significa disfrutar de la carretera.

BENTLEY CONTINENTAL GTC SPEED: LUJO ELECTRIFICADO

El Bentley Continental GTC Speed no solo es un coche; es una declaración de intenciones, un manifiesto de lujo y potencia que desafía las estaciones del año. Fabricado, en la legendaria Crewe, este descapotable se presenta con la capota bajada, indiferente al frío que corta el aire, como si estuviera atrapado en un eterno verano. No es un acto de osadía, sino de confianza: Bentley sabe

Bentley Continental GTC Speed

Dim.: 4.890 x 1.960 x 1.390 mm.

Motor: V8 Biturbo + batería de 25.9 kWh

Potencia/par: 771 CV

Tracción: total.

Cambio: auto. 8 velocidades.

Vel. máx.: 285 km/h.

0-100 km/h: 3,4 s.

Peso: 2.636 kg.

Precio: 327.000 euros.



Los sin techo

Tres experiencias únicas, para ser contadas, con cuatro coches descapotables.



El Ferrari 296 GTS a veces interrumpía el ritmo pasando al modo híbrido sigiloso, mientras que el **Maserati MC20 Cielo** nunca se molestó en hacerlo, todo con un V6 de la vieja escuela y pintura fluor. Mi recuerdo más duradero es el contraste entre los dos, del palo de púgil del Maserati contra el bisturí del Ferrari. Sin embargo, lo más importante es que el Cielo es una redención para Maserati, un coche que puede enfrentarse a uno de los mejores de Maranello. Italia nunca se ha sentido tan alegre. Cuando nos prestaron un **Bentley Azure** de 250.000 euros durante una semana, decidimos hacer algo más heroico en él de lo que los jeques y productores de Hollywood jubilados que comprarían uno podrían intentar. Pensamos que lo mejor que se podía ver a través de su techo abierto era la aurora boreal, así que cogimos el barco hasta Bergen, en Noruega, y condujimos hacia el norte del Círculo Polar Ártico durante tres días y 2.090 kilómetros, la mayor parte sobre una capa de hielo, para encontrarla. Lo hicimos, pero la cruda claridad de la atmósfera ártica y la

indescribible belleza del paisaje fueron igual de gratificantes. De alguna manera, los 5,5 metros de carrocería hecha a mano del Bentley sobrevivieron ilesos, y dudamos que haya vuelto otro desde entonces.

Covid, octubre de 2020, explorando las fronteras escocesas en un **Ferrari 812 GTS**.

La noche anterior nos habíamos alojado en un glamping cerca del bosque de Kielder, partiendo antes del amanecer con el techo del GTS girando 180 grados y desapareciendo silenciosamente detrás de nosotros. En lo alto, el cielo brillaba como joyas sobre terciopelo negro mientras las luces largas del Ferrari nos guiaban por los sinuosos caminos forestales.

La furia y el ruido del V12 de 789 CV mientras alcanzaba las 8900 rpm todavía están conmigo: la delicadeza orquestal de un paisaje sonoro que se transformó de graves burbujeantes a metales más estridentes, el apetito aparentemente interminable de revoluciones y, sobre todo, ese aullido cuando los neumáticos traseros finalmente perdieron agarre. El viaje de mi vida.

→ Con la nueva funcionalidad Studio de la aplicación My Bentley, podrá instalarse las aplicaciones que desee en el sistema de su coche.



→ Se siente más ágil de lo que los números indican, gracias a una dirección rápida, una aceleración vibrante y cambios de marcha que estallan como chasquidos.



que su obra maestra no necesita excusas para brillar. Presentado junto a su versión coupé en junio, este GTC Speed de cuarta generación mantiene la plataforma MSB que comparte con el Porsche Panamera, pero lo que a primera vista podría parecer una simple evolución del modelo anterior es, en realidad, una reinención. La marca británica afirma que el 68% de sus componentes son completamente nuevos. El cambio más evidente salta a la vista: sus faros individuales, un guiño deliberado al Bentley S2 de 1959, aportan un toque clásico a una silueta que sigue siendo inconfundiblemente moderna. Sin embargo, lo más trascendental está bajo su imponente capó. Despedirse del icónico W12 podría haber parecido un sacrilegio, pero Bentley ha sabido mirar hacia el futuro sin perder su esencia. En su lugar, el nuevo Ultra Performance Hybrid eleva las prestaciones a niveles que pocos habrían imaginado posibles. Su motor V8 biturbo de 4.0 litros, que antes ocupaba el escalón de acceso a la gama, se combina ahora con un sistema eléctrico que suma 188 CV y 450 Nm de par, respaldado por una batería de 25,9 kWh. ¿El resultado? Un coloso de 771 CV, superando incluso al limitado Batur con su W12 (739 CV), y una eficiencia mejorada que eleva el consumo de 11L / 100Km a 9L / 100Km. Y cuando el conductor decide deslizarse en modo completamente eléctrico, puede recorrer hasta 80 kilómetros sin emisiones, alcanzando las 140 Km/h en un silencio que contrasta con la opulenta sinfonía de su mecánica híbrida. El precio de la electrificación se mide en kilos, y en este caso, son más de 400 sobre el ya de por sí imponente peso del Batur con motor W12. Con 2.636 kg en la báscula, el nuevo GTC Speed es una catedral de cuero, madera y tecnología que, sin embargo, se mueve con la agilidad de un gran felino. La respuesta del acelerador es inmediata, el rugido del V8 sigue siendo un canto gutural que retumba en el pecho y, cuando se pisa a fondo, la sensación de aceleración es tan brutal que uno juraría que la rotación de la Tierra se ha visto alterada. El W12 queda en el olvido en el tiempo que este Bentley necesita para cruzar la barrera de las 5.000 rpm.

Pero el lujo tiene su precio, y Bentley no se disculpa por ello. El GTC Speed parte desde 327.000€, aunque nuestra unidad de pruebas elevaba la factura hasta los 376.000€. Parte de esa exclusividad viene en detalles como la pintura Extreme Silver (11.000€) y el paquete First Edition (38.000€), que añade asientos con función de masaje, una pantalla de infoentretenimiento giratoria y un despliegue de asistencias a la conducción que, para sorpresa de mu-



← los ingenieros de Bentley han equipado este modelo de Bentley Performance Active Chassis. Se trata de un paquete de avanzadas tecnologías del chasis para que la conducción del Continental GTC Speed sea más fácil y emocionante que nunca.

chos, no son de serie. Este Bentley no es solo un coche. Es una oda al placer de conducir, un monumento rodante a la tradición y la innovación. En tiempos en los que la electrificación parece borrar la personalidad de los grandes GT, el nuevo Continental GTC Speed demuestra que el futuro no tiene por qué ser frío y silencioso. Puede, y debe, seguir siendo apasionante.

MASERATI GRANCABRIO TROFEO: ELEGANCIA DEPORTIVA

A primera vista, el Maserati parece una ganga frente al imponente Bentley. Con un precio de partida de 263.000€, se posiciona como una opción más asequible sin renunciar al aura de exclusividad que caracteriza a la marca del Tridente de Poseidón. Los extras elevan su factura, con 8.400€ en asistentes a la conducción y 4.235€ adicionales por el sistema de sonido Sonus con 16 altavoces, una inversión en sensaciones más que en prestaciones puras. Si su diseño exterior podría calificarse de evolución, lo que esconde bajo la piel es un replanteamiento radical. Y lo necesitaba. La generación anterior del GranCabrio, heredera de un linaje nacido para el placer de conducir, se mantuvo en producción durante casi una década hasta su despedida en 2019. Ahora, Maserati regresa con dos enfoques distintos: el GranCabrio Folgore, completamente eléctrico, y el Trofeo, la variante de combustión que nos ocupa. Este último es un canto a la tradición, combinando el motor V6 biturbo Nettuno de 3.0 litros con una caja automática de ocho velocidades y tracción total. Con 542 CV y 650 Nm de par, no puede igualar la brutalidad del Bentley, pero lo compensa con un menor peso. Sus 1.895 kg lo convierten en un atleta frente al peso pesado británico, reduciendo la diferencia en la relación peso-potencia a apenas 6 CV. Y si bien es 100 kg más pesado que el GranTurismo, el GranCabrio carga con mucho menos lastre adicional en comparación con su versión coupé que su rival de Crewe, lo que le otorga una dinámica más ligera y reactiva. En la carretera, el Maserati es una contradicción fascinante: cifras que sugieren una cosa y sensaciones que cuentan otra historia. Se siente más ágil de lo que los números indican, gracias a una dirección rápida, una aceleración vibrante y cambios de marcha que estallan como chasquidos en el viento. Su motor ya no lleva el sello de Ferrari, pero sigue latiendo con esa vivacidad inconfundible que evoca los días dorados de Maranello. Hay algo visceral en la forma en que entrega su poten-

cia, en el modo en que cada pisada al acelerador se traduce en un estallido de energía contenida. Maserati, con su combinación de elegancia y carácter indomable, no se rinde al lujo complaciente: aquí, la conducción sigue siendo un arte, no solo una indulgencia.

Cada uno de estos descapotables representa un enfoque distinto sobre lo que significa el lujo al aire libre. El Bentley es una catedral rodante de refinamiento y autoridad, un gran turismo que impone su presencia con la misma facilidad con la que desliza sus neumáticos sobre el asfalto. El Maserati, en cambio, es un atleta esbelto y apasionado, un intérprete más expresivo de la carretera que prioriza la agilidad sobre la opulencia. El Continental GTC Speed es la encarnación del confort absoluto con una pizca de dinamismo inesperado. Su suspensión neumática de dos cámaras, combinada con amortiguadores adaptativos, consigue un equilibrio magistral entre estabilidad y absorción de irregularidades. En su modo "B" de Bentley, el coche parece deslizarse sobre la superficie como un transatlántico sobre aguas en calma, sin sacrificar la conexión con la carretera. Sin embargo, cuando el terreno se vuelve más desafiante, la dirección responde con una precisión sorprendente, mucho más comunicativa que en generaciones anteriores. Y con la ayuda de la dirección en el eje trasero, este coloso de casi 2.7 toneladas adquiere una agilidad desconcertante, desafiando su propio tamaño con movimientos inesperadamente precisos. El Maserati, por su parte, es un amante de las carreteras reviradas. Su dirección es más rápida y directa, transmitiendo cada matiz del asfalto con una inmediatez que invita a empujar los límites. A pesar de su mayor longitud respecto al Bentley, se siente más compacto en la conducción, más dispuesto a cambiar de trayectoria con decisión. El eje trasero mantiene la compostura incluso en los cambios más bruscos de dirección, permitiendo una sensación de control casi quirúrgica. Sin embargo, su entrega de potencia no es completamente instantánea; hay un leve titubeo cuando los turbos entran en acción, una fracción de segundo de pausa que algunos atribuyen a un volante de inercia pesado. No es un defecto, sino un matiz que añade carácter a la experiencia, recordando que incluso las máquinas más precisas tienen sus propias manías. Ambos son vehículos excepcionales para recorrer estos paisajes duros y desafiantes, cada uno con su propia interpretación del lujo y la deportividad. El Bentley es la opción ideal para quienes buscan un compañero de viaje imbatible en el día a día, un coche que convierte cualquier trayecto en una experiencia sublime. El Maserati, en cambio, es el arma perfecta para conquistar una carretera de montaña con pasión y nervio. En este rincón de Inglaterra, donde las carreteras estrechas y los cielos grises no parecen el hábitat natural de estos ostentosos descapotables, ambos han demostrado que el lujo no siempre tiene que ser sinónimo de solemnidad. Porque más allá del prestigio de sus emblemas y el peso de su herencia, lo que realmente ofrecen es una experiencia única: la emoción de desafiar el viento y el asfalto con la capota bajada, sin importar la estación.

↓ A pesar de ser descapotable, el Maserati GranCabrio 2024 es un 2+2 con una parte trasera que promete ofrecer espacio real para dos ocupantes adultos.



LA CIUDAD DE LAS TENTACIONES



El salón parisino es el mejor lugar del mundo, con permiso de los festivales de Goodwood, para ver automóviles clásicos. Pero las tendencias van cambiando con las nuevas generaciones de aficionados, de modo que cada vez se cotizan más los modelos de los años 80 y 90, y menos los de preguerra. Por eso en cada edición acuden más especialistas en supercars modernos, joyas que nada más salir de la fábrica ya son clásicos. **POR: E. OLIVARES / G. LAHOZ**



En la foto el stand del especialista sueco Daytona Automobil, con un Mercedes-AMG One y un Mercedes SLR McLaren Stirling Moss.

E

EN EL SALÓN LO MÁS INTERESANTE son los especialistas europeos, con la mejor oferta de coches de Francia, Reino Unido, Italia, Suiza o Alemania. Hablamos de empresas del máximo prestigio como el suizo Lukas Hüni, en cuyo stand brillaron varias joyas propiedad de un coleccionista español. Nos referimos a un Ferrari 250 TR, un Jaguar D-Type o un Ferrari 275 GTB. Entre los británicos destacaron Joe Macari, Fiskens, Girardo & Co. o Kidston, todos ellos con numerosas piezas que sumaban muchos millones de euros. En el stand de Joe Macari por ejemplo, brillaban automóviles tan exóticos como un McLaren F1 de competición, un Maserati MC12, un LaFerrari, un Aston Valkyrie o el alucinante Singer ACS, un Porsche 964 modificado para todoterreno con motor biturbo, tracción total y carrocería de fibra de carbono. El stand de Simon Kidston no se quedaba atrás, con McLaren F1 blanco de calle ocupaba el lugar central, una unidad con poco más de 1.000 millas en el contador y cuya cotización podría rondar los 20 millones. Alrededor de esta joya vimos uno de los 10 Ferrari 275 GTB/4 NART Spider, un Daytona Spider, un Bugatti Veyron o un McLaren P1 con 1.567 km. Entre los especialistas alemanes brillaron Alex Schuette (Mercedes 540 K Special Roadster), Eberhard Thiesen (maravilloso Miura S verde oscuro), HK Engineering (especialistas en 300 SL) o Messina Classic, donde expusieron un Ferrari 250 GT California LWB, un Porsche 917 o un Porsche Carrera GT Gemballa. También vimos mucho nivel en el área de los italianos de Ruote da Sogno, con todo tipo de deportivos transalpinos. Allí vimos varios Abarth de carreras o un extraño Ferrari 166 Panoramica Zagato. Los holandeses de Gallery Aaldeering (Holanda) nos conquistaron con un Lancia 037 "Pioneer". Y en línea con aquel mítico coche de rally, también ocuparon un stand Kimera Automobili, con su restomod del Lancia Montecarlo inspirado en el 037 y llamado EVO37. En el centro del stand admiramos el nuevo EVO38 en un color mostaza metalizado, con 600 CV y un sistema de tracción total más eficaz que el del EVO37. Otro restomod interesante fue el Veloce12 de Touring Superleggera, basado en el Ferrari 550 Maranello y ya desvelado el pasado verano en la Car Week de Monterey (EEUU).

Una agradable sorpresa de este año ha sido la firma Fly-Hammer, con sede en Madrid (Paracuellos del Jarama). Son restauradores y fabrican además unas fascinantes réplicas de modelos de competición de los años 50 y 60, como el Ferrari 250 TR o el Mercedes 300 SLR, todas legales para circular por carretera. Al frente de la empresa están los argentinos José María Rodríguez, propietario, y Marcelo Belisle, director. En el stand expusieron una recreación del Maserati

Los aficionados a los clásicos también saben valorar los deportivos modernos más exclusivos, todos brillando bajo el mismo techo

La subasta de Bonhams se celebró en el grandioso Grand Palais, donde los 98 coches estuvieron expuestos previamente. Nosotros pusimos ver las piezas durante el evento celebrado el miércoles 5, el día anterior a la subasta. Cualquier visitante un poco avisado notó una inusual abundancia de matrículas españolas antiguas, y es que muchos de los lotes que salieron pertenecían a un coleccionista español. Todos además salieron sin reserva, es decir, sin un precio mínimo marcado por el vendedor. Entre esas piezas destacaba un Ferrari 166 MM Touring Barchetta de 1951, que terminó cuarto en la Mille Miglia del 51. La estimación oficial de Bonhams era de que se vendería entre 4 y 6 millones de euros. Naturalmente, lo mejor de estos eventos en estar en los corrillos y escuchar a los que saben. Rafael Pueche, especialista en clásicos de nivel mundial, nos dijo: “viendo como está el mercado

de este tipo de coches, difícilmente pasará de 2,5 millones”. El precio final fue de 2,81 millones. El otro Ferrari de competición con el mismo origen fue un monopla de F1, un tipo 55 “Superscualo” con motor 2.5 de 1954. La previsión decía que su precio sería de entre 4 y 6 millones de euros. Y una vez más recurrimos a los amigos que había por allí para sondear su opinión. Carlos de Miguel, periodista y gentleman driver, afinó mucho con su razonamiento: “el problema de este coche es que en las carreras de clásicos compite con los Maserati 250F, que son más rápidos y más baratos. Y a muchos no les gusta comprar coches que pierden... difícil que supere los dos kilos”. Se vendió por 1,98 millones. Nos gustaron otros coches con cavallino mucho más asequibles, como un precioso 400i (1981) negro y manual (82.800), otro 400i (1981) verde por fuera y por dentro (92.000, su estado y su precio-

so color pesó más que el poco deseable cambio automático), o un Dino 308 GT4 Bertone (1975) con matrícula original de Madrid (56.350). Mención especial merece el fantástico Bugatti T35 chasis 4644 de 1925, entregado nuevo en España hace un siglo por el concesionario Bertrand y Serra. Llevaba en manos del mismo propietario durante los últimos sesenta años y alcanzó 759.000 euros. El elegante AC Ace Bristol alcanzó 218.500, el Maserati Sebring (1963, placas de Zaragoza) 120.750, y el Amilcar CGS3 de 1925 (matrícula de Madrid M-16116), 51.750 euros. También nos hubiéramos quedado con un Porsche 930 3.0 de 1975, uno de 274 fabricados ese año (381.800) o el Aston Martin V8 de 1972, que un emir mandó pintar color naranja (Hermès style) por dentro y por fuera, que no encontró un aficionado lo suficientemente extrovertido. Se vendieron un 91 por ciento de los lotes.

2.817.500 €

El Ferrari 166 MM de 1950 fue la estrella de la subasta de Bonhams. Sobre estas líneas, Mercedes CLK DTM AMG 6.2 V8 Prototype de 2005 (no vendido).

12.650 €

1956 Citroën 2 CV



51.750 €

1925 Amilcar CGS3



1957 AC Ace Bristol. Detrás, Bugatti T35B recreación.



218.500 €

759.000 €

1925 Bugatti T35



Coches infantiles. El Baby Bugatti Type 52, vendido por 95.650 euros.



1.983.750 €

1954 Ferrari 555 "Supersqualo" 2.5 de Formula 1



En el centro un precioso Porsche 991.2 Speedster de 2019, vendido por 258.75 euros.



82.800 €

1981 Ferrari 400i



626.750 €

1985 Lancia Delta S4 Stradale



112.125 €

1972 Alpine A110 1600 S



220.800 €

1989 Porsche 911 Turbo 3.3



1972 Aston Martin V8 (no vendido)



368.000 €

Buggy BMW Mini, ganador Dakar 2021



120.750 €

1963 Maserati 3500 GTI Sebring Series I



381.800 €

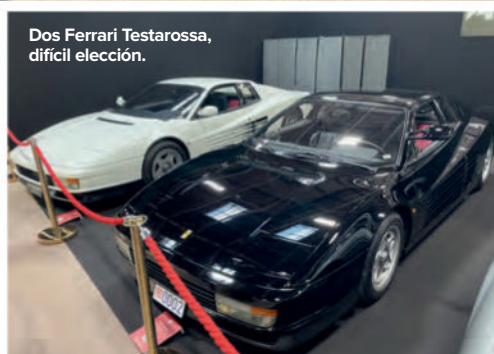
1975 Porsche 911 Turbo 3.0



1966 Ferrari 330 GT 2+2 Series 2 (no vendido)



Las nuevas generaciones de aficionados sueñan con exóticos deportivos de los 80 y 90 fabricados por Ferrari, Lamborghini o Porsche





Siempre es un placer encontrarnos con buenos amigos españoles.



Ferrari 550 Maranello Zagato.



Porsche 917.



Porsche Carrera GT Gemballa.



A la izquierda, Ferrari 250 GT California SWB.



McLaren Senna, pintado además como el McLaren Honda que pilotó el astro brasileño.



Aston Martin Valkyrie Roadster.

450 S Fantuzzi, que emplea el clásico motor V8 de la marca, con 400 CV, así como su chasis tubular al desnudo.

Las grandes marcas galas también han estado muy presentes, porque además tienen un pasado glorioso que reivindicar. Citroën ha celebrado los 70 años del Citroën DS, que se presentó en el Salón de París el 4 de octubre de 1955. Fue el símbolo de la nueva Francia surgida tras la guerra. Y lo expusieron de la misma e impactante forma que en 1959, suspendido sobre cuatro esferas color naranja. Estas por supuesto, representan el sistema hidroneumático que gobernaba su suspensión. Las versiones especiales del DS, como los cupés y cabrios fabricados por el carroceros Chapron, siempre despiertan mucho interés entre los aficionados. Renault también montó un gran stand, especialmente ahora que sus modelos más recientes están inspirados en el pasado. Es el caso del nuevo Renault 5 E-tech o el nuevo Renault 4. En su stand lució además el "cazarecords" 40 CV de 1924 o el cupé 17 de 1971, que compartía plataforma con el 12.

Otro punto de interés fue la exposición de dieciséis monoplazas de Fórmula 1 históricamente importantes para Francia, una gran ocasión para recordar la historia de la especialidad desde el punto de vista galo. El primer Matra llegó tras doce años desde la última participación de un Gordini, y se llevaron el título mundial en 1969 con Stewart al volante del MS80 con motor Ford Cosworth. Pudimos admirar piezas como el Renault RE40 de 1983 (uno de los pioneros con motor turbo), Ligier con motor Judd, McLaren Peugeot o Benetton Renault. Junto a la exposición los asistentes el día 5 pudieron charlar con Gerard Larrousse, el histórico jefe de equipo y constructor galo. Lo peor de la historia es que en octubre Renault anunció el futuro cierre de fábrica de Viry-Chatillon y su histórica división de motores de F1. Renault ha estado fabricando motores para la categoría reina desde 1977, tanto para la propia escudería

Marcas galas como Citroën o Renault no faltaron a la cita, con modelos inspirado en el pasado y una historia gloriosa que reivindicar



34.880.000 €

Su subasta tuvo lugar en Salles du Carrousel, un centro de convenciones, y vendieron el coche más caro de los subastados estos días en París. Estaba previsto que así fuera aunque previeron unos 25 millones, y el Ferrari 250 LM del 64 finalmente alcanzó 34.880.000 euros. Es el más valioso de todos los 250 LM, ya que venció en las 24 Horas de Le Mans de 1965 con Masten Gregory y Jochen Rindt al volante. Este coche fue adquirido por el Indianapolis Motor Speedway Museum en 1972, y lo han puesto a la venta para afrontar nuevas inversiones en el circuito. El segundo coche más valioso vendido por RM fue un LaFerrari, que alcanzó 3,54 millones de euros. Le siguieron más supercars modernos, un Pagani Huayra R (2022) por 3,04 millones de euros, y un Koenigsegg Agera (2011) por 1,91 millones. En el quinto lugar del "top 10" se coló un precioso Alfa 6C 1750 Gran Sport Spider (1931), vendido por 1,83 millones de euros. Cambiaron de dueño un 89 por ciento de los lotes que se ofrecieron.

1.355.000 €



Merc. 600 "6 doors" Landaulet (1974)

820.625 €



Lamborghini Countach LP400 (1975)

3.548.750 €



Ferrari LaFerrari (2015)

1.917.500 €



Koenigsegg Agera (2011)

1.833.125 €



Alfa 6C 1750 Gran Sport Spider (1931)

3.042.500 €



Pagani Huayra R (2022)

51.155.000 €



51 millones por el W196 "Stromlinienwagen" de 1954

Al igual que el Ferrari 250 LM, este Mercedes también pertenecía hasta ahora al museo del circuito de Indianápolis. Fue pilotado por Juan Manuel Fangio y Stirling Moss, y originalmente llevaba las ruedas descubiertas, como es normal en los monoplazas. Después recibió la carrocería aerodinámica y compitió en el GP de Monza de 1955, logrando Moss la vuelta rápida. Fue usado por la marca para prácticas y pruebas, y en 1965 lo regalaron al museo en EEUU. Se ha vendido por 51.155.000 euros.



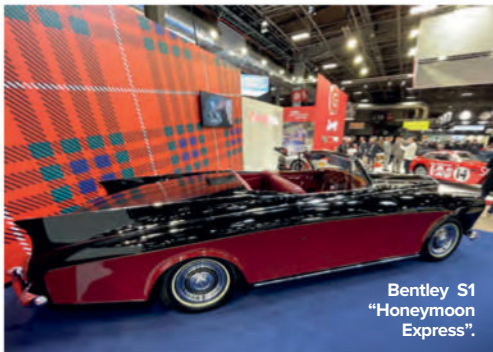
En el stand de Kidston reinaba este McLaren F1, vendido nuevo en Japón y con menos de 2.000 millas en el odómetro.



Land Rover restomod de Miyo.



Ferrari F1-87



Bentley S1 "Honeymoon Express".



Mercedes CLK GTR.



Ferrari 550 Maranello GT1, desarrollado por Prodrive.



Ferrari 365 GT4 BB.



Ferrari 512 S Can Am.



Porsche 935 "Le Mans 1979".



Citroën DS Coupé Frua by Bossaert.



Prototipo Skoda Ferat



Porsche 911 Targa.

Las versiones especiales del DS, como los cupés y cabrios fabricados por Chapron, siempre despiertan interés entre los aficionados



Sauber Mercedes C8.



stand de FJ Auto, especialista francés en coche americanos.



Mehari con la carrocería de plástico transparente.



Renault 5 Turbo.



Ferrari 312 B de F1, en el stand de Richard Mille.



Ferrari 312P.

En los stands de especialistas británicos como Fiskens, Girardo & Co., Joe Macari o Kidston, pocos coches bajaban de las seis cifras

Renault como para otras (Lotus, Williams, Benetton o Red Bull). La escudería Renault pasó a llamarse Alpine a partir de 2021. Seguirán produciendo motores para Alpine durante la temporada 2025, pero en 2026 el suministrador de la escudería gala será Mercedes.

La centenaria marca germana no faltó a la cita con los clásicos, de la mano de su división Mercedes-Benz Classic. En el centro del stand, el prototipo C-111 II de 1970, todo un superdeportivo, naranja y con motor (tipo Wankel) central. Ofrecieron a los potenciales clientes varios modelos del máximo nivel, como el Mercedes 600 que perteneció a la soprano María Callas. Con su peculiar pintura gris metalizada con el techo azul metalizado, ha sido completamente restaurado. Vimos varios 600 en la feria, como los que se subastaron en Artcurial (Pullman de 1964, ex familia real sueca, no vendido), Bonhams (Pullman de 1967, vendido por 109.250 euros) y RM (1974 Landaulet 6 doors, vendido por 1.355.000 euros). También expusieron dos 300 SL y un 300 SL (R107) con solo 3.587 km. en el odómetro.

Richard Mille es un gran personaje que nunca falta el Retromobile, donde con frecuencia expone, junto a sus relojes, coches de su propia colección. En esta edición se la exhibición se centró en monoplazas Ferrari de F1, siendo el más veterano un 312B de 1970 que pilotó Ickx en el GP de España en 1971.

Quizá el stand más impactante para los amantes de los coches más exquisitos fue el dedicado al Bugatti 59, con motivo de la edición de un nuevo libro dedicado a este modelo de competición. Se trata de una edición extremadamente cuidada y muy limitada, en tres formatos diferentes, con 920 páginas. El más económico cuesta 1.595 euros (5 x 59 unidades disponibles) y el más caro 59.000 euros (15 unidades). Se fabricaron solo seis unidades del Type 59 y allí había tres. En el centro del stand, el que fue coche oficial



En el stand de Joe Macari causó sensación el Singer ACS, basado en Porsche 964, con motor biturbo y tracción total.



Sobre estas líneas el equipo Car junto al gran Paco Ramos (derecha), gentleman driver y experto en clásicos.



Barchetta Ferrari SP2, de RM Private Sales.

Los restomod no gustan los puristas, pero reivindican su espacio y vimos un Singer DLS, los Kimera EV037 o el Veloce12 de Touring.



Volkswagen Golf Mk1 con llantas MkIII...



Singer DLS



Ford GT40 en el stand de Fiskens.



Evolución de neumáticos Pirelli.



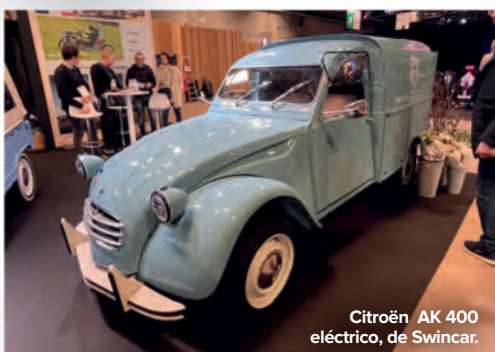
Renault 5 Turbo.



Ferrari 275 GTB/4.



Delahaye 235 Cabriolet Mylord.



Citroën AK 400 eléctrico, de Swincar.



Alfa Romeo Disco Volante.



Kimera EVO37, restomod de Lancia Montecarlo, inspirado en 037.



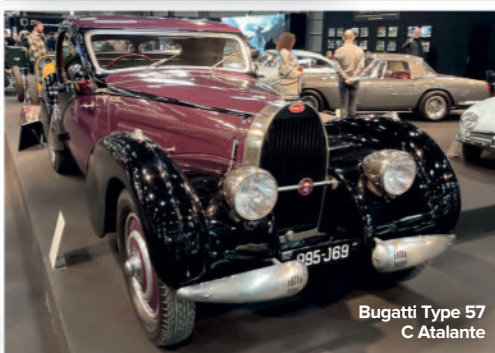
Porsche 991 GT3, del Porsche Museum.



Pagani Zonda Tricolore.



Porsche 918 Spyder.



Bugatti Type 57 C Atalante



Mercedes 300 SL "gullwing".



220.500 €

A la izquierda, un Porsche 911 Speedster RUF (1989). Sobre estas líneas, 964 3.6 Turbo de 1993 (315.880 €) y 911 3.0 SC Cabriolet (1983) vendido por 85.824 €.

Artcurial es una casa de subastas francesa y, como jugaban en casa, sus coches se expusieron dentro del propio salón. En la portada de su catálogo aparecían cinco Ferrari de color gris metalizado, integrantes de la exquisita "Silver Collection". Casi todos se vendieron: 275 GTB (2,37 m.), 365 GTB/4 "Daytona" (691.440), 365 GTC/4 (128.500) y 550 Barchetta con 915 km. (807.300). El 250

GT Lusso no encontró comprador. También vendieron varios Porsche 911 de primera clase, como un 3.2 Speedster Turbolook Ruf (220.500), un Carrera 2.7 MFI Targa (154.960), un 2.7 RS naranja o un 964 Turbo 3.6 amarillo (315.880). Entre los exóticos destacó un Bugatti EB110 color Bianco Monaco, con 19.300 km. en el contador alcanzó 1,53 millones. Lo más raro que ofrecieron fue un Packard de 1937 con una carrocería estilo

yate, realizada por el carroceros Chapron en 1948. Fue concebido como vehículo promocional por el creador del bikini y, aunque tenía encanto, no encontró comprador. Otra curiosidad fue un Citroën 2CV "Sahara" bi-motor de 1964 fabricado en Vigo, de los que prestaron servicio en la Guardia Civil (no le faltaba ni el escudo del Cuerpo), alcanzó 63.170 euros (no pensemos en cuantos de estos acabaron en el desguace...)



250.320 €

Ferrari 365 GT4 BB (1974)



1.530.400 €

Bugatti EB110 GT (1995)



250.320 €

Alfa Romeo 2600 SZ (1967)



63.170 €

Citroën 2 CV "Sahara" G.C. (1964)



807.360 €

Ferrari 550 Barchetta (2001)



2.371.640 €

Ferrari 275 GTB (1966)



154.960 €

Porsche 911 Carrera 2.7 MFI Targa (1973)



41.720 €

Mercedes-Benz E50 AMG (1996)



Packard 1937/1948 "Yacht" (No vendido)



La cotización del Ferrari F333 SP, como el que aparece en la imagen, se ha disparado en los últimos años



Ferrari 365 GTB/4 "Daytona".



Ferrari Dino.



Lamborghini Miura S.



Ferrari 166 Panoramica Zagato.



Dallara Stradale.



Ligier JS31 de Formula 1.



Porsche 911 Turbo 3.0



Los Ferrari de los años 50 y 60 son, en general, los clásicos más cotizados del mercado

Ferrari 250 Testa Rossa "Ponton Fender" de 1958, en el stand de Lukas Hüni. Propiedad de un español, en el cartel decía "not for sale", pero todo se puede negociar.



Jaguar D-Type, uno de los 5 fabricados en 1954 con chasis de aluminio. Ganador en Daytona en 1956, nunca restaurado.



Se reunieron tres Bugatti T59, para celebrar un nuevo libro sobre este modelo de competición.



Pagani Huayra R.



Jaguar XJ220.



Jaguar E2A prototipo, nexo entre el D-Type y el E-Type.

En Retromobile también hay lugar para clásicos populares del mundo real, así como clubs, recambios, piezas de arte o automobilia



Touring Superleggera Veloce12, restomod de Ferrari 550 Maranello.



De Tomaso Pantera.



McLaren M7A F1.



Ferrari 365 GTB/4 "Daytona"



Maserati MC12.



Mercedes 540 K Special Roadster.



Jaguar XJR-9.



Bajo estas líneas, nuestro director de Gerard Larrouse, una institución en el mundo de la F1. Abajo con Eduardo Costabal, CEO de McLaren Barcelona.



del equipo de carreras en 1934 y 1935, para ser convertido después en coche "de calle" y venderse al rey Leopoldo II de Bélgica. Posteriormente pasó por varios propietarios, con la fortuna de que todos ellos supieron valorar su estado original y se abstuvieron de restaurarlo. Pertenece al suizo Fritz Burkard, quien lo compró en 2020 en una subasta de Gooding & Co. por 9,53 millones de libras. Este verano fue elegido "Best of Show" en el concurso de Pebble Beach (Monterey).

Además de todas las maravillas que hemos descrito, solo al alcance de unos pocos, en el Retromobile por supuesto también hay lugar para los coches clásicos del mundo real, así como sus clubs y sus recambios. Otros puntos de interés son todo tipo de automobilia, desde cuadros a esculturas pasando por miniaturas de todas las escalas, sin olvidar la ropa inspirada en el universo del motor.

En este salón han quedado patentes una vez más las actuales tendencias del mercado, con la demanda más enfocada en coches de los años 70 en adelante, y con un boom de los supercars de los 80 y 90. Los aficionados veteranos que preferían coches de preguerra cada vez son menos, y parece que los que están tirando del mercado son los aficionados nacidos en los años 70. Son entusiastas que crecieron soñando con un Countach, un Testarossa, un F40 o un Porsche 930. Y ahora que pueden, lo compran. En Retromobile no faltó ninguno, desde varias unidades de los que acabamos de nombrar hasta los más exóticos y cotizados, como el McLaren F1 o el Bugatti EB110. Cada vez vemos más aficionados españoles que organizan su visita con ida y vuelta en el día, lo que nos parece una gran idea. Una importante noticia es que el año que viene Retromobile (cuya primera edición se celebró en 1976) se organizará también en EEUU. Concretamente en Nueva York entre el 19 y el 22 de noviembre de 2026.

car



Ferrari 340 Mexico y 375 Plus (en primer plano) en el stand de Girardo & Co., modelos perfectos para participar en la Mille Miglia Histórica.



Mientras los salones de coches modernos languidecen, los de clásicos siguen triunfando. Que cada uno saque sus propias conclusiones

MARAVILLAS DE LA EVOLUCIÓN

Ni eléctricos ni SUV. Las versiones renovadas de los supercompactos de BMW, Mercedes y Volkswagen, con sus motores turbo que superan los 300 CV y su tracción total, demuestran el valor de décadas de desarrollo.

POR: TEAM CAR



R

¿Recuerdas los supercompactos de seis cilindros de los años 90, cuando BMW transformó su Serie 3 en el Compact y VW colocó un motor VR6 en el Golf? El nuevo BMW M135, el VW Golf R y el Mercedes-AMG A35 que estamos conduciendo podrían ser descendientes evolucionados de ellos. Todos están equipados con motores 2.0 cuatro cilindros turbo de en posición transversal, tracción total, transmisión de doble embrague (DCT) y generan alrededor de 300 CV. Y como era de esperar, rodando en grupo por una zona de curvas, ninguno se muestra claramente más rápido que el resto.

El F70 (cuarta generación) de la Serie 1 es el coche más reciente aquí, por un pequeño margen. Han pasado cinco años desde que su predecesor abandonó la característica única de tracción trasera con motor de seis cilindros. El nuevo M135 ha sido actualizado como parte de un rediseño para la Serie 1. Nos fijamos en que la



Todos están equipados con motores 2.0 turbo, tracción total, transmisión de doble embrague (DCT) y generan alrededor de 300 CV.

letra “i” ha sido eliminada, ya que se reserva para los eléctricos. Cuenta con un frontal más bajo, rejillas renovadas y nuevos faros LED. El conjunto tiene un aspecto musculoso. Te sientas relativamente bajo en unos asientos tipo bucket cómodos y envolventes. El habitáculo es completamente nuevo y coronado por la Curved Display que abarca todo el salpicadero. El controlador giratorio del sistema iDrive del modelo anterior ha desaparecido. Ahora para controlar el sistema se usa la pantalla táctil, la activación por voz y el volante multifunción.

El BMW no es especialmente espacioso en la parte trasera, con el asiento trasero elevado. Al menos el maletero es el más grande, con 380 litros. A pesar de las novedades el M135 sigue basándose en la plataforma UKL2, compartida con el Mini Countryman. BMW afirma haber mejorado las características de rendimiento, lo cual es curioso dado que la potencia ha disminuido en 6 CV, quedando en 300 CV. El BMW sigue siendo un coche ágil y divertido de conducir. Con una buena dosis de par a medio régimen y cambios rápidos de marcha gracias a una nueva caja de cambios de doble embrague, que reemplaza a la automática de ocho velocidades de la generación anterior. Sin embargo, aunque el retraso del turbo no es excesivo, es más notorio que en los otros dos. A pesar de la reducción de potencia otros elementos contribuyen a



Los faros con un diseño más agresivo y una insignia iluminada son las actualizaciones exteriores más visibles en el Golf R.

mejorar su rendimiento dinámico, como una estructura de carrocería más rígida y una suspensión significativamente revisada. Durante la ruta conduje el BMW por zonas con curvas, disfrutado de su agilidad y de la precisión de su dirección. La carrocería se mantiene bien controlada, y la tracción da una sensación de estar perfectamente equilibrada. También combina esa autoridad con un toque lúdico. Incluso al límite del giro, transmite una sensación redondeada mientras el eje delantero se adhiere al asfalto y el trasero pivota. También muestra un comportamiento característico del torque steer (desviación del volante por exceso de par) cuando su parte delantera se aligera, como si el sistema xDrive no enviara la potencia hacia atrás lo suficientemente rápido. La suspensión es reactiva y tensa, y le cuesta asentarse en un terreno irregular con ondulaciones complicadas. Luego descubrí que el M135 viene con suspensión M Adaptive de serie, de modo que si buscas rendimiento en una superficie complicada, la suspensión se tensa como un culturista. Aunque el M135 cuesta 61.000 euros, esta unidad llevaba opciones como los asientos M Sport, llantas de 19 pulgadas y el techo panorámico.

Recientemente actualizado con la versión Mk8.5, el Golf R tiene un precio de 53.650 euros, aunque el coche de la prueba iba alcatado hasta el techo. Incluía el paquete R Performance, que aumenta la velocidad máxima a 270 km/h, añade un alerón trasero más grande e introduce los modos de conducción Drift y Special, este último optimizado para el Nürburgring. Además llevaba opciones como el techo panorámico, un escape Akrapovic de titanio y amortiguadores adaptativos. Los faros con un diseño más agresivo y una insignia iluminada son las actualizaciones exteriores más visibles. No obstante todo esto ha mejorado con la actualización, incluyendo un sistema de infoentretenimiento más intuitivo. El BMW y el Mercedes pueden destacar más en acabados premium, pero el Golf tiene la posición de conducción más deportiva, cómoda y mejor lograda de la prueba. Los asientos traseros son también los más amplios, aunque su maletero es más pequeño que el de sus rivales. Con una potencia de 333 CV y 420 Nm de par, el Golf R es el más potente del grupo y en efecto siente más vivo que eso. Hay un auténtico empuje, una actitud de estar siempre listo para ofrecer más rendimiento. Cuando vas rápido este motor siempre se siente hambriento: el acelerador responde con precisión, la aceleración es generosa y el motor corta de forma rápida y decisiva cuando sueltas el pie, como ese “pop” característico. Todo es preciso. La banda sonora es quizás todavía discreta, a pesar de que esta versión cuenta con el escape Akrapovic. Los cambios de la transmisión DCT son menos llamativos que los de los otros coches, pero todo suena y se siente más auténtico que en el BMW y el AMG.

Como antes, el Golf R cuenta con tracción total 4Motion variable con vectorización de par para distribuirlo entre las ruedas traseras, y una suspensión 20 mm más baja que la estándar. Sin embargo, el nuevo gestor de dinámica de conducción ahora integra el sistema de tracción total en su potente sistema de control (junto con la dirección, suspensión, acelerador, etc.), e incluso el ajuste estándar de suspensión en modo Comfort tiene ahora un perfil más deportivo. Esto genera expectativas de que este R tenga más agresividad y una respuesta mejorada. El Golf R sigue siendo un coche cómodo y polivalente, pero ahora con un toque extra de vitalidad. La dirección tiene una agradable sensación de ligereza y precisión a alta velocidad. La impresión general es la de un coche

El estilo y los acabados de Volkswagen nos hacen sentir como en casa. También nos gustan los asientos, y un sistema de infoentretenimiento más intuitivo.

En el interior del M135 el controlador giratorio del sistema iDrive del modelo anterior ha desaparecido. Ahora se usa la pantalla táctil, la activación por voz y el volante multifunción.

En el A35 las salidas de aire, los acabados en negro brillante, el cuero y el aluminio cepillado contribuyen a crear una atmósfera superior a la de los otros coches.



que permite una mayor conexión con el conductor sin llegar a ser excesivamente brusco. También te permite deslizar ligeramente la parte trasera para apuntar el morro hacia el vértice de la curva, con un levantamiento bien sincronizado del acelerador. Además la vectorización de par hace mucho para ayudarte a girar. Cuanto más te adentras en la curva y más presionas el acelerador, más se ajusta. Si quieres más espectáculo siempre tienes el modo Drift que te permite hacer derrapes aplicando aceleración. Y además dispone del modo “Special” optimizado para Nürburgring. Mercedes lleva menos tiempo en el mercado de los deportivos compactos que BMW y Volkswagen. No fue hasta 2013 cuando el Clase A dio origen al A45 AMG. El actual, con 415 CV, se posiciona muy por encima del Golf R y el M135. El A35 que estamos probando se sitúa un escalón por debajo, con 306 CV. Actualizado a mediados de 2023, el ligero rediseño incluyó un sistema mild-hybrid de 48 voltios (con un impulso adicional de 13 CV), además

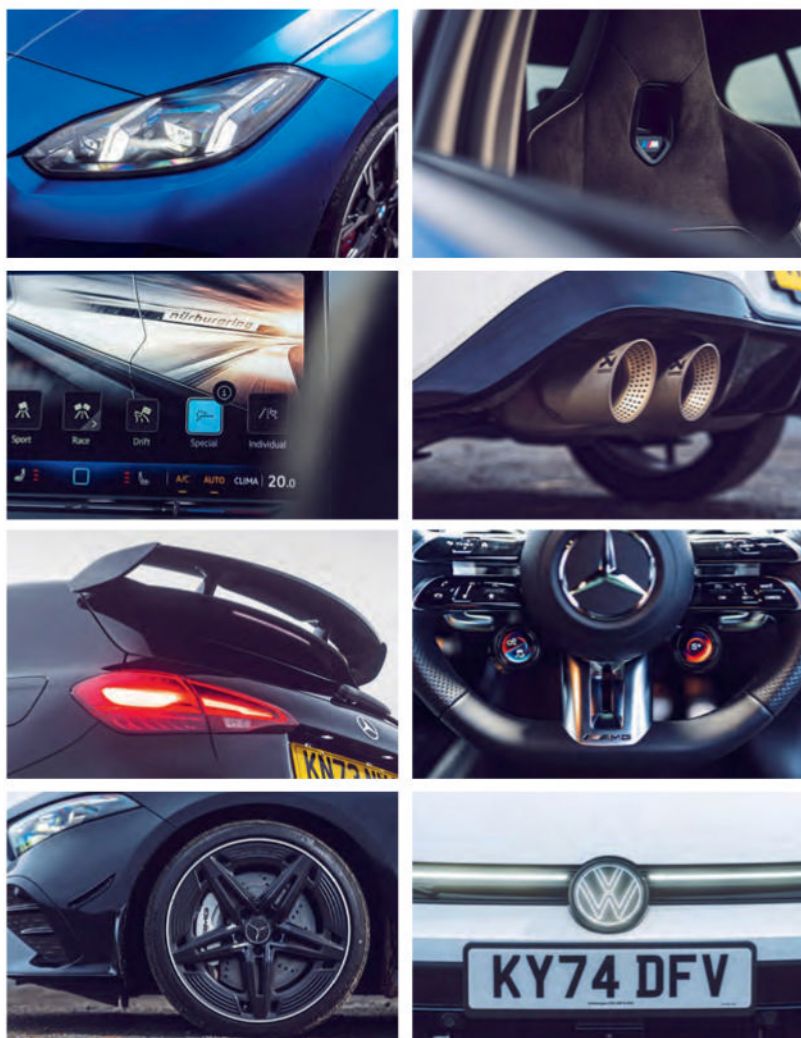
EN EL M135 LA POTENCIA HA DISMINUIDO EN 6 CV RESPECTO A SU ANTECESOR. SIGUE SIENDO UN COCHE ÁGIL Y DIVERTIDO DE CONDUCIR

EL GOLF R SIGUE SIENDO CÓMODO Y POLIVALENTE COMO SUS ANTECESORES, PERO AHORA CON UN TOQUE EXTRA DE VITALIDAD

Estos compactos pueden pasar desapercibidos para muchos, pero no para los que amamos los deportivos.

UNA BUENA DOSIS DE PAR A MEDIO RÉGIMEN Y CAMBIOS RÁPIDOS DE MARCHA EN EL M135, GRACIAS A UNA NUEVA CAJA DE CAMBIOS DE DOBLE EMBRAGUE

EL TREN MOTRIZ DEL A35 ES SOBRESALIENTE, ESPECIALMENTE POR LA AUSENCIA DE RETRASO DEL TURBO, Y SU CHASIS RESULTA EXTREMADAMENTE ESTABLE A ALTA VELOCIDAD



de un ajuste exterior muy sutil. También recibió la última interfaz MBUX que elimina el panel táctil de la consola central, dejando como opciones para usarlo la pantalla táctil, los comandos de voz o los controles en el volante, pequeños e insensibles. Los A35 parten de 65.800 euros, con suspensión adaptativa AMG Ride Control, llantas de 19 pulgadas y una serie de modos de conducción que también puedes personalizar en un modo Individual. El que probamos es además el Premium Plus, que agrupa varias opciones, incluido el paquete Aerodynamics con su llamativo alerón trasero. En el interior, las salidas de aire estilo turbina, los acabados en negro brillante, el cuero perforado y el aluminio cepillado contribuyen a crear una atmósfera superior a la de los otros coches. Es el más largo de la prueba y sus asientos traseros del Mercedes son más estrechos que los del Golf, pero mejores que los del BMW. Lo más decepcionante son los asientos delanteros, con poca sujeción lateral y la sensación de que podrían bajar más.

Pero luego acelero por la carretera y siento verdadera emoción. Hay una inesperada mezcla de crudeza y refinamiento aquí, casi como si el departamento GT de Porsche hubiera diseñado un compacto deportivo. A alta velocidad es increíblemente estable, con un chasis firme que permite que las irregularidades del asfalto se transmitan al conductor, aunque de forma suavizada. Entre los ajustes, me quedo con la suspensión Comfort y el tren motriz en modo Dynamic dentro de la configuración Individual, lo que me permite una conducción emocionante por estas sinuosas carreteras. Al entrar en una curva el Mercedes inclina más de lo que lo hacen los otros coches, pero se agarra de manera convincente y hay una sensación real de firmeza en la forma en que se conecta con la superficie de la carretera y mantiene la aceleración. La tracción es tan potente y neutral como en los otros coches. Aunque no lleva un sistema para derrapar como en el Golf, la parte trasera del Mercedes-AMG es tan fácil de colocar levantando el acelerador, que realmente no se necesita. El sonido resulta profundo y ronco, y su motor más receptivo de la prueba. La unidad M260 prácticamente no tiene retraso del turbo. Esa inmediatez se ve reforzada

PERCIBIMOS UNA MEZCLA DE CRUDEZA Y REFINAMIENTO EN EL A35, ES COMO SI EL DEPARTAMENTO GT DE PORSCHE LO HUBIERA DESARROLLADO

VW GOLF R



Dim.: 4.287 x 1.800 x 1.462 mm.

Motor: 2.0 turbo.

Potencia/par: 333 CV/420 Nm.

Tracción: total.

Cambio: auto. 7 vel. de doble embrague.

Vel. máx.: 250 km/h.

0-100 km/h: 4,7 s.

Cons.: 8,5 l/100 km.

Peso: 1.555 kg.

Precio: desde 53.650 euros.

MERCEDES-AMG A35



Dim.: 4.447 x 1.797 x 1.407 mm.

Motor: 2.0 turbo y eléctrico, batería de 10 kW.

Potencia/par: 306 CV (225kW)/400 Nm.

Tracción: total.

Cambio: auto. 8 vel. de doble embrague.

Vel. máx.: 250 km/h.

0-100 km/h: 4,8 s.

Cons.: 8,3 l/100 km.

Peso: 1.645 kg.

Precio: desde 65.800 euros.

BMW M135



Dim.: 4.361 x 1.800 x 1.459 mm.

Motor: 2.0 turbo.

Potencia/par: 300 CV/400 Nm.

Tracción: total.

Cambio: auto. 7 vel. de doble embrague.

Vel. máx.: 250 km/h.

0-100 km/h: 4,9 s.

Cons.: 7,6 l/100 km.

Peso: 1.625 kg.

Precio: desde 61.000 euros.

por un desarrollo de marchas corto (con ocho relaciones) y cambios contundentes. Las levas metálicas al volante, que hacen un clic preciso, también transmiten una sensación de control directo.

CONCLUSIONES FINALES

El M135, el modelo más económico de BMW M y su único hatchback actual, llegó a esta prueba con el revuelo propio de un modelo nuevo. Tiene un habitáculo excelente con un buen sistema de infoentretenimiento y es refinado a alta velocidad. Además, está en gran medida bien equilibrado gracias a una dirección enérgica, un eje trasero sólido y un buen control de la carrocería complementado por una tracción segura. Puede ser muy divertido. Sin embargo, su chasis algo aislado y la curiosa suspensión adaptativa, que se vuelve menos flexible cuanto más agresivo es tu estilo de conducción (incluso en superficies muy irregulares) lo relegan al último puesto en esta comparativa. El Mercedes-AMG A35 ofrece una experiencia sorprendentemente cruda, pero también está impregnado de refinamiento. El tren motriz es sobresaliente, especialmente por la ausencia de retraso del turbo, y su chasis es extremadamente estable a alta velocidad, ágil en los tramos más divertidos y con una eficaz tracción total. Los aspectos negativos incluyen un ruido de rodadura excesivo en carreteras en mal estado y unos asientos demasiado firmes y con escasa sujeción, pero el carácter duro del A35 nos conquistó a los tres.

Sin embargo, ni el Mercedes ni el BMW tienen una respuesta para el renovado Golf R. Sobre el papel los ajustes en el Golf R parecen decididamente modestos. Pero, en la práctica, el rendimiento adicional y la mayor conexión que ofrece este chasis son realmente transformadores. Puedes recorrer las carreteras secundarias en un Golf R como lo harías en un Subaru Impreza, y hay una fluidez en su conducción que resulta mucho más satisfactoria que en su predecesor. Lo que termina de sellar la victoria para el R es su habitabilidad. Excelentes asientos delanteros, espacio en los asientos traseros, una suspensión flexible y altos niveles de refinamiento. Y, por fin, el sistema de infoentretenimiento. Este es un Golf R muy mejorado, fantástico para conducir al límite, fácil de convivir con él en el día a día y el ganador de esta prueba.

car

→
Puedes recorrer las carreteras secundarias en un Golf R como lo harías en un Subaru Impreza, la fluidez en su conducción que resulta muy satisfactoria.



↓
Los ajustes en el Golf R parecen modestos. Pero en la práctica, el rendimiento adicional y la mayor conexión que ofrece este chasis son realmente transformadores.



EL BMW Y EL MERCEDES PUEDEN SER MÁS LLAMATIVOS, PERO EL VOLKSWAGEN OFRECE LA MEJOR POSICIÓN DE CONDUCCIÓN DEL TRIO

Prueba 300 km

BIENVENIDOS
AL MUNDO REAL



LAND ROVER DEFENDER OCTA

Destino Sudáfrica

El Defender parece imparable, sin signos de disminución en la demanda después de cinco años. Para celebrarlo, Land Rover ha creado un rival del Clase G. Os explicamos qué tal fue la conducción. **POR: TEAM CAR**

Salida



Nuestra aventura en Sudáfrica al volante del Defender ha sido increíble desde el principio.

0 km



Nunca pasa desapercibido, pero el Defender Octa es aún más difícil de ignorar con sus arcos estilo Grupo B.

40 km



La suspensión hidráulica interconectada mejora el control de balanceo. Todo cobra sentido en carreteras así.

E

EL DEFENDER OCTA NO ES UN COCHE PARA lucirse al volante. A medida que exploras sus capacidades—especialmente la poderosa aceleración de su motor V8—, es inevitable que tu rostro refleje emoción pura, sorpresa y una fascinación difícil de ocultar. Pero también harás muchas muecas de esfuerzo. Porque este es un coche que, cuando encuentra el tipo adecuado de paisaje como lienzo para su arte, es capaz de alcanzar una potencia desbordante. Puedes estar seguro de que el coche puede soportar el castigo (la carrocería del Octa es idéntica a la del modelo base), supera momentos de máxima torsión con la misma facilidad con la que un gato callejero esquivo el peligro. Sin embargo, hace falta un tiempo para que tu cerebro se adapte. Circulando a gran velocidad por un camino de grava vacío, el mundo parece haber cambiado de formato. El cielo es un vasto dosel azul brillante, sin interrupciones. A ambos lados, el árido paisaje de tierra, polvo y arena, salpicado de finos arbustos, se extiende hasta el horizonte y más allá, perdiéndose en el infinito. Esta inmensidad me ha robado toda percepción de velocidad. El avance del Octa es tan sereno que siento que podría bajarme del coche y seguirle el ritmo con un trote ligero.

El camino asciende suavemente, gira a la izquierda —a pesar de la grava suelta que parece rodamientos de bolas, el Octa gira obedientemente, deslizándose con suavidad— y luego desciende bruscamente fuera de mi vista. Piso el freno con fuerza, pero no hay mucho que pueda hacer con el poco tiempo disponible. El río está seco (con una capacidad de vadeo de un metro, 10 cm más que el modelo estándar, no me preocuparía demasiado por un poco de agua), pero las losas de cemento que forman el cruce seguirán allí mucho después del apocalipsis. Sin ideas, cierro los ojos. Aunque las transiciones son brutales, el Octa parece indiferente hasta el punto del aburrimiento, su suspensión de largo recorrido y amortiguación semi-activa absorbiendo los movimientos de las ruedas como un portero atrapando una bola lanzada a gran velocidad.

Media hora más tarde, en el modo Octa optimizado para Baja (una nueva configuración de conducción que desactiva casi por completo el control de balanceo para permitir un movimiento de ruedas sin restricciones, al tiempo que aumenta la fuerza de amortiguación y establece la respuesta

→ El acabado de fibra de carbono en algunas partes del interior se siente fuera de lugar en este contexto.



→ El Octa disfruta de una libertad de movimiento de las ruedas imposible con las barras estabilizadoras convencionales.



del acelerador en modo binario), golpeo un canal de drenaje asimétrico (¿acaso nunca aprendo?) y lanzo los cinco metros y 2.5 toneladas del Land Rover al aire con un ángulo tan extraño que Picasso estaría orgulloso. Me da tiempo para reconsiderar algunas decisiones de vida, asegurar mi botella de agua en la guantera y tragar apresuradamente un caramelo que tengo en la boca. El aterrizaje no es bonito, pero tampoco terminal (gracias, suspensión; la ECU detecta cuando el coche ha dejado el suelo y ajusta los amortiguadores en consecuencia).

Más tarde ese mismo día, con la suspensión neumática en su máxima altura y la marcha baja seleccionada, descendemos lentamente por una pendiente rocosa tan empinada que parece imposible que el coche no pierda el frente al lle-

La dirección más rápida significa que trabajas con movimientos precisos en lugar de grandes giros del volante

50 km



Gran trabajo en el camino, pero pudo ser más ancho. El Octa hace que la carretera se sienta muy estrecha.

149 km



En las montañas de Cederberg, incluso el imponente Defender puede sentirse pequeño ante tanta inmensidad.

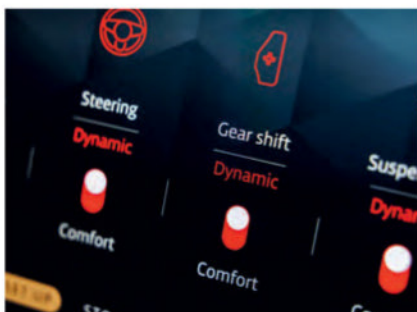
158 km



Cerrar las puertas no basta. Hay que bloquearlo o los primates emprendedores podrían llevárselo.

Prueba 300 km

BIENVENIDOS
AL MUNDO REAL



prioridad. Actualmente, no puedes comprar un Defender 110 con un motor V8 (los modelos 90 y 130 aún pueden adquirirse con el antiguo V8 5.0 sobrealimentado, al menos por ahora). Pero el Octa utiliza una versión del V8 biturbo de 4.4 litros de BMW, el mismo que equipa al Range Rover y al Range Rover Sport. Sin embargo, este no es su verdadero as bajo la manga. Mientras que el Defender estándar combina suspensión neumática con amortiguación adaptativa y barras estabilizadoras mecánicas, el Octa ha adoptado un sistema hidráulico interconectado y semi-activo, recalibrado por completo, que le da control total sobre el balanceo y la inclinación del chasis. Fuera de la carretera, significa que el Octa disfruta de una libertad de movimiento de ruedas imposible con barras estabilizadoras convencionales, junto con un nivel de control de la carrocería que el Defender estándar envidiaría incluso en carretera. En términos de rendimiento, esto lo hace mejor tanto en asfalto como fuera de él.

Desde el exterior, no se pueden ignorar sus ejes ensanchados (+68 mm) y su mayor altura libre al suelo (+28 mm). También tiene más tomas de aire en la parte delantera, lo cual es lógico dado el calor que genera su motor. En el interior, la cabina es familiar y sigue siendo un espacio muy agradable: espacioso, práctico, robusto e industrial, pero con un toque de lujo. Sin embargo, los asientos han cambiado. El Octa equipa asientos deportivos con refuerzos laterales prominentes y reposacabezas integrados. Son imprescindibles para aprovechar el límite del coche en carretera o fuera de ella, pero carecen de la comodidad mullida del modelo estándar y, tras varias horas, te encontrarás moviéndote incómodo.

Al salir de Ciudad del Cabo y adentrarnos en carreteras de montaña con curvas cerradas, el Octa demuestra su agilidad. La dirección, más rápida que la del Defender estándar (13.7:1 en lugar de 17.5:1), permite maniobras más precisas tanto en asfalto como en caminos de tierra y dunas. En carretera, los neumáticos todoterreno Goodyear Wrangler afectan la suavidad del viaje y reducen la adherencia en curvas frente a opciones menos agresivas. Aun así, el Octa se mantiene firme, con un control de carrocería que invita a mantener la velocidad en curvas en lugar de reducirla. Pero su verdadera esencia se manifiesta cuando abandonamos la carretera. En arena, activamos el modo específico, bajamos la presión de los neumáticos a la mitad y el Octa se convierte en una bestia imparable. Es un coche pensado para mantener el avance a toda costa, escalando dunas, deslizándose por pendientes casi verticales y superando terrenos donde otros quedarían atrapados.

gar al fondo, quedando atrapado para siempre, descomponiéndose bajo el sol mientras las aves lo despojan. Pero ni siquiera escucho un roce. De alguna manera, el Defender ya tiene cinco años, y cinco años es mucho tiempo. Demasiado, parece, para dejar a los diseñadores, ingenieros y planificadores de productos de Land Rover sin supervisión. Como era de esperar, han estado ideando con furia una versión más alta y ancha del Defender, con más de todo: más potencia (626 CV, logrando el 0 a 100 km/h en 4.0 segundos, igual que un BMW M2) y un precio más elevado (207.450 euros).

El objetivo: crear el todoterreno más rápido de Land Rover en años, digno de una máquina que llevará a la marca de regreso al brutal rally Dakar. Una mayor potencia era la

↑ Los modales del V8 a baja velocidad son impecables. Sin embargo, hacer que este Defender derrape con una oleada de par turbo también es un juego de niños.

La profundidad máxima de vadeo ha aumentado, y los sensores de profundidad te permiten usarla sin miedo

210 km



Se ve genial limpio, pero un Defender sucio es como realmente debe estar: listo para cualquier aventura.

218 km



El Octa mantiene la capacidad todoterreno del modelo base, incluyendo su transmisión de rango bajo.

222 km



El Pivi Pro es de los mejores. Respuestas rápidas, pantalla brillante y controles físicos para el clima.

El Defender Octa es una propuesta de nicho, al igual que un Porsche 911 GT3. Para el 95% de los casos, el Defender estándar con un diésel potente será más que suficiente. Pero el Octa es especial. No solo es más rápido y capaz en todos los terrenos, sino que, sorprendentemente, también es increíblemente divertido de conducir. Un SUV de 2.5 toneladas que puede hacer todo esto y seguir divirtiéndote es una rareza. Y eso lo hace verdaderamente único. No es solo un todoterreno extremo; es una declaración de intenciones de Land Rover. Representa la fusión definitiva entre el legado aventurero de la marca y los avances tecnológicos modernos. Su motor V8 biturbo de 4.4 litros no solo aporta potencia bruta, sino también una capacidad de respuesta excepcional en cualquier tipo de terreno. Más allá de sus impresionantes cifras de rendimiento, lo que realmente define al Octa es su capacidad para adaptarse a cualquier entorno. Su sistema de suspensión hidráulica semi-activa permite que las ruedas mantengan el contacto con el suelo incluso en las condiciones más extremas. Desde desiertos hasta montañas, el Octa transforma cada paisaje en su patio de juegos. El interior, aunque conserva la esencia robusta del Defender estándar, se ha refinado con detalles de lujo que hacen que las travesías largas sean más placenteras. Materiales de alta calidad, tecnología avanzada y un diseño ergonómico aseguran que la experiencia de conducción sea tan cómoda como emocionante. En definitiva, el Defender Octa no es solo una versión más potente del icónico SUV, sino una evolución que redefine lo que significa la conducción todoterreno. Es una máquina diseñada para quienes buscan emociones fuertes sin renunciar al confort ni a la versatilidad. **car**

Data

PRECIO

207.450 euros

MOTOR

Motor V8 biturbo de 4395 cc, aut. de ocho velocidades, tracción total

PRESTACIONES

626 CV
0-100 km/h en 4.0 seg, vel. máxima: 250 km/h

PESO

2585 kg

EFICIENCIA

21.7 mpg (13 L/100 km), 304 g/km de CO₂

VENTA

Disponible



Es especial. No solo es rápido y capaz en todos los terrenos, sino que también es muy divertido de conducir

238 km



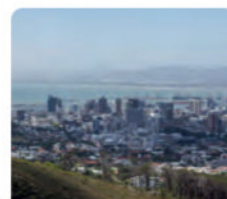
Si puedes subirlo caminando, el Defender puede subirlo conduciendo. Sus ángulos de ataque son brutales.

293 km



En asfalto, los neumáticos todoterreno sorprenden. No molestan y las llantas de 20" lucen espectaculares.

337 km



Regreso a Ciudad del Cabo. Land Rover se sorprende del éxito del Octa... no entendemos por qué.

JUEGO, SET, PARTIDO

E

EL 992 II CARRERA GTS ES EL COCHE más novedoso de la prueba. Como otros modelos GTS, es un Carrera S con un paquete de opciones “grandes éxitos”. Sin embargo, lo que es nuevo y lo que le diferencia del 911 de la generación 992 que debutó en 2018 es una importante actualización del tren motriz: el sistema T-Hybrid, exclusivo del GTS, al menos por ahora.

En su núcleo se encuentra un nuevo motor bóxer de seis cilindros y 3.6 litros con un solo turbo que por sí solo genera 485 CV. Además, un motor síncrono de excitación permanente ubicado en la caja de cambios de doble embrague (PDK) aporta 54 CV y 150 Nm de par (no hay opción manual con el T-Hybrid). Un segundo motor eléctrico integrado en el turbo elimina el retraso del turbo y puede aportar hasta 15 CV. Ambos motores se alimentan de una batería de 1,9 kWh y 400 voltios situada en la parte delantera, que no sacrifica los 132 litros de capacidad de equipaje del Carrera. El Carrera GTS no puede funcionar en modo eléctrico, no se puede enchufar y un consumo de 9 l/100 km es solo una mejora testimonial. Sin embargo, su potencia máxima combinada de 542 CV y 610 Nm supera a su predecesor en 62 CV y 40 Nm, dejando aún más atrás a los modelos Carrera y Carrera S, que rinden 400 CV y 480 CV, respectivamente. Incluso el peso adicional no es tan significativo, aumentando solo 50 kg para situarse en 1.595 kg (aunque hacer opcio-

Rara vez se actualizan tres deportivos comparables en tan rápida sucesión, pero el Porsche 911 Carrera GTS, el Mercedes-AMG GT 63 y el Aston Martin Vantage han llegado rugiendo como alternativas absolutamente apasionantes. Y somos los primeros en reunir a los tres. **POR: TEAM CAR**



nales los asientos traseros ayuda). Nuestro coupé con tracción trasera tiene un precio de 198.100 euros, lo que supone una prima de 20.000 euros sobre el nuevo Carrera S. Aún así sigue siendo el coche más asequible de esta comparativa.

Nada en esta prueba te sienta tan bajo y firme como los asientos tipo bucket opcionales del 911 (6.100 euros). Aunque los refuerzos laterales te sujetan como en un coche de competición, son sorprendentemente cómodos. No obstante la posición del respaldo es fija, y se puede regular en altura y profundidad. Pero si los pides, no son compatibles con pedir también las plazas traseras.

El resto del interior es el clásico Porsche: líneas limpias y discretas, el rico aroma del cuero y detalles de alcántara en el volante de pequeño diámetro. El fino aro del volante encaja tan bien entre el pulgar y el índice, que no sé si conducir o jugar al frisbee con él. La pantalla de infoentretenimiento está muy bien integrada y siento una profunda conexión con este coche, incluso estando parado. Mi compañero de pruebas está de acuerdo. Valora el habitáculo como excelente, con la mejor posición de conducción, el mejor volante y el mejor sistema de infoentretenimiento. “No es una mala manera de empezar”, comenta.

Equipado de serie con un escape deportivo, el nuevo motor cobra vida con un sonido profundo y mecánico, asentándose en un suave ralenti pulsante. Al comenzar a moverse, el único indicio de electrificación es la disposición del motor a apagarse al acercarse a intersecciones. Puede ser un poco impaciente en este sentido, pero es fácil de desactivar cambiando al modo Sport Plus con un giro del dial en el volante. Este modo también mejora las respuestas, aunque el motor siempre se mantiene en alerta máxima. Acelera ligeramente en una marcha alta y responde al instante. Baja una marcha, pisa a fondo, y el motor se estira de forma maravillosamente lineal hasta el límite de revoluciones, con una abundancia de potencia y energía inmediata. Es una combinación de fuerza en el rango medio del turbo y respuesta natural de un motor atmosférico.

Mi colega coincide: “Ya sea en una sola marcha o subiendo marchas, exprime cada CV y dejará atrás al 99,9 % de los coches de carretera”. No le entusiasma tanto la textura más oscura del sonido, mientras que a mí me gusta esta versión moderna del bóxer de seis cilindros y su aullido creciente. Ambos encontramos el tren motriz impresionante, con una mejora significativa incluso sobre el motor biturbo de 3.0 litros.

Este es un GTS, no un GT, y a veces parece que Porsche se reserva ciertos elementos para proteger la supremacía del GT3. Los cambios de la caja PDK, por ejemplo, son efectivos pero podrían ser más vigorosos mecánicamente, y el límite de revoluciones parece llegar un poco antes de lo esperado. Con 610 Nm disponibles desde solo 1.950 rpm, el sistema T-Hybrid somete al icónico chasis del 911, conocido por su tracción, a un verdadero desafío, incluso con neumáticos traseros 10 mm más anchos, mucho más de lo que lo hacen otros Carrera modernos e incluso los modelos GT3.

Los otros modelos Carrera no tienen un par motor tan fácilmente accesible. Esto hace que añadir tracción total a este Carrera (está disponible) tenga más sentido que nunca. Pero, por otro lado, los modelos con tracción trasera son increíblemente aprovechables.

Con los amortiguadores adaptativos PASM de serie y unos muelles 10 mm más bajos, este coche es increíblemente flexible y estable, casi en cualquier circunstancia. Si

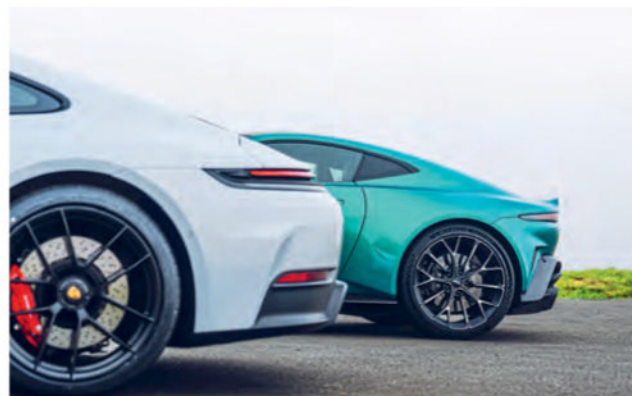
sueñas el acelerador bruscamente a velocidades de autopista, simplemente se asienta donde otros coches podrían tambalearse. Al enfrentarse a las peores irregularidades y ondulaciones del terreno que conozco, el GTS mantiene una fluidez impresionante. La suspensión es notablemente buena para cualquier coche, y más aún para uno con un enfoque tan deportivo.

El resto del conjunto se define por un refinamiento similar. La dirección tiene un peso, una precisión y una respuesta excelentes. La ligereza en el eje delantero, gracias a la menor masa sobre él, aporta una claridad que los otros coches no pueden igualar, mientras que el peso colgado detrás del eje trasero es mucho más estable y controlable al límite de adherencia de lo que sugiere la creencia popular. La dirección en el eje trasero, de serie, está integrada de manera tan fluida en este conjunto que nunca destaca de forma independiente. No me siento tan conectado con el eje delantero como con los productos más recientes de la gama GT. Sin embargo, todo, desde el tren motriz hasta el manejo, difumina los límites como nunca antes. “Preciso, predecible, ágil”, dice emocionado mi amigo. “Te hace querer aprender a conducirlo correctamente y exprimirlo al máximo, como se merece”.

Porsche sigue dejando el listón muy alto. Mercedes-AMG intentó por primera vez construir un rival para el 911 con el GT en 2014. Pero esta segunda generación, visualmente comparable, se desvía un poco de ese enfoque,

EL MOTOR PORSCHE UNE EL PODERÍO A MEDIO RÉGIMEN DEL TURBO CON LA RESPUESTA INMEDIATA DE LOS ATMOSFÉRICOS

El Porsche se puede pedir con tracción trasera o total (Carrera 4 GTS), pero el Aston no.



En todos los 992 II, el tacómetro que va en el centro ha pasado a ser digital.



DIRÍA QUE UN CONDUCTOR PROMEDIO IRÍA MÁS RÁPIDO EN UNA CARRETERA DESCONOCIDA CON EL AMG QUE CON CUALQUIERA DE LOS OTROS COCHES



Son modelos cercanos en muchísimos aspectos. Cualquiera de ellos es una magnífica elección.



inclinándose más hacia la facilidad de uso, especialmente con la transmisión ahora acoplada al motor en lugar del anterior sistema transaxle. Esto permite asientos traseros opcionales y un mayor espacio para equipaje. Sin embargo, es menos favorable es la distribución del peso, que pasa del 47:53 del GT original, a un 54:46, más cargado al frente. Recordemos que el GT también comparte plataforma con el nuevo descapotable SL, un Gran Turismo más enfocado al confort. Puedes adquirir el GT con un sofisticado sistema híbrido etiquetado como 63 S E Performance, pero sus más de 800 CV y un precio de 266.000 euros lo sitúan en una categoría diferente a la del 911. El GT 63 4Matic (no híbrido) sigue siendo bastante más caro que el 911, con un precio de 245.000 euros, pero su rendimiento es comparable: el V8 biturbo de 4.0 litros de AMG ha sido reajustado para producir 585 CV y 800 Nm de par (este último iguala al motor del Vantage). Sin embargo, este AMG pesa 1.895 kg, unos 300 kg más que el Porsche.

El AMG es dos décimas más lento que el 911 en la aceleración de 0 a 100 km/h, con un tiempo de 3,2 segundos, pero lo supera en velocidad máxima por 1 km/h, alcanzando 315 km/h. Este rendimiento se logra a costa de un mayor consumo: 14 l/100 km según el ciclo WLTP. No quiero que pienses que el AMG es un gran turismo pesado e impreciso, porque definitivamente no lo es. Te sientas en unos asientos tipo bucket AMG Performance, de serie y tapizados en cuero nappa. La posición es ajustada y funcional, aunque no tan baja como en el 911, y las bases de los asientos son algo firmes. Los asientos traseros son opcionales.

La calidad es excelente, con cuero de alta calidad, detalles en fibra de carbono brillante y acabados cromados, además de un sistema de infoentretenimiento MBUX impresionante, presentado en una pantalla vertical tipo tablet. Sin embargo, navegar entre los modos de conducción mediante la pantalla táctil o los pequeños diales del volante es menos intuitivo que en el 911 o el Vantage.

De noche el interior es muy llamativo, con su iluminación ambiental y pantallas futuristas, como estar en un bar de cócteles. El motor es igual de espectacular, despertando con un auténtico rugido de trueno del V8 cuando presiono el botón de arranque. En marcha, el AMG se siente más pesado al conducirlo después del 911. No solo por el peso adi-



EL ASTON VANTAGE APROVECHA EL MOTOR V8 AMG MEJOR QUE LA PROPIA MERCEDES, QUE ES QUIEN LO FABRICA

EL 911 GTS ES HIBRIDO PERO NO PUEDE FUNCIONAR EN MODO ELÉCTRICO Y NO SE PUEDE ENCHUFAR. ALCANZA LOS 541 CV



El interior del Mercedes conquistará especialmente a los aficionados a la tecnología, con su cuidada iluminación y sus pantallas de gran calidad.



El Porsche no necesita efectismos. Una calidad intachable y una posición de conducción perfecta, y además con los asientos bucket opcionales.



La mejora en el interior es uno de los puntos más destacables del Aston respecto a su antecesor. Se agradece que incluya numerosos botones físicos.



Detalles que cuentan: en los nuevos 992 II el perfil de la parte inferior de los grupos ópticos es completamente plano.

cional, sino también por cómo se percibe ese peso, situado más alto en el chasis y mucho más hacia el frente. La dirección tiene más masa que recoger al entrar en una curva, y se siente un poco imprecisa tras la claridad del volante del 911. La dirección en el eje trasero también es más evidente aquí que en el 911. Combinada con las demás tecnologías del chasis, da la sensación de un coche algo pesado en el morro, aunque aún así maneja con facilidad. Lleva un tiempo acostumbrarse pero aprendes a conducirlo con movimientos más suaves y a aprovechar su capacidad para mantener una alta velocidad en las curvas. Solo encuentro subviraje al forzar en curvas medias, y aun así es más manejable que frustrante. La suspensión Active Ride Control, con amortiguadores interconectados y control activo de balanceo, se comporta de manera admirable incluso en superficies complicadas, amortiguando las irregularidades y proporcionando confianza para empujar el coche al límite. El sistema 4Matic+ de tracción total también permite aplicar potencia sin miedo a perder el control. Mi compañero coincide: “La dirección en las cuatro ruedas requiere adaptación, pero cuando la combinas con la tracción total, la distribución de peso hacia el frente y la dirección directa, es muy efectiva”, dice. “Diría que un conductor promedio iría más rápido en una carretera desconocida con el AMG que con cualquiera de los otros coches aquí, al menos inicialmente”.

Después del Porsche y su respuesta instantánea del acelerador, el V8 del AMG necesita un breve instante para tomar ritmo. Pero estamos hablando de un retraso mínimo, no de una pausa notable. Realmente es un rendimiento potente, con una respuesta agresiva del acelerador, una aceleración feroz y un rango medio muy robusto. El AMG se desata con tal energía que casi espero ver fuego saliendo de sus tubos de escape. Es una lástima que el sonido del V8 se vea ahogado por el ruido de los turbos a altas revoluciones. Combinado con una caja de cambios que realiza cambios de marcha más contundentes que cualquier otra en esta prueba, el AMG ofrece una experiencia cargada de dramatismo y emoción. Como coche completo, hay mucho que admirar. Ofrece asientos traseros adicionales y el maletero más generoso de esta prueba, pero no se puede negar que el 911 es más incisivo.

Es hora de ver cómo se compara el Vantage. Todos los coches aquí llaman la atención, pero el Vantage es el más atractivo de todos, percibiéndose en escena más corto, más bajo y más ancho que el resto. Cuesta 230.000 euros, y Aston ha elevado el precio de esta unidad más allá con extras como un sistema de audio Bowers & Wilkins, asientos ajustables en 16 posiciones y frenos carbono-cerámicos que ahorran 27 kg de masa no suspendida (peso en vacío de 1.605 kg, alrededor de 200 kg menos que el AMG con todos los fluidos). Se acabaron las líneas algo suaves del Vantage Mk2 que debutó en 2018. Ahora ha sido reemplazado por un diseño más esbelto y decidido, con líneas marcadas, una vía ensanchada en 30 mm y unos pasos de rueda más prominentes, inspirados en supercar One-77. La parte trasera es compacta y todos los paneles, salvo el techo y las puertas, son nuevos. Sin em-

EL AMG GT IMPLICA UNA RESPUESTA AGRESIVA DE ACELERACIÓN FERROZ Y UN RANGO MEDIO MUY ROBUSTO



En el GT el entusiasta encontrará era carácter algo salvaje de los AMG "pata negra". Los frenos carbonocerámicos son opcionales en Porsche y Aston, y de serie en el Mercedes.



Conducir deprisa y quemar combustible, diversión y sonrisas aseguradas. Somos almas sencillas.



En las curvas, el peso colgado detrás del eje trasero en el Porsche es mucho más estable de lo que sugiere la creencia popular. El efecto de la dirección en el eje trasero es sensacional.

PORSCHE 911 CARRERA GTS



Dim.: 4.553x1.852x1.296 mm.
Motor: 3.591 cc. 6 cil. bóxer turbo
Potencia/par: 541 CV/ 610 Nm
Tracción: trasera.
Cambio: PDK, 8 vel.
Vel. máx.: 312 km/h.
0-100 km/h: 3 s.
Cons.: 11 L/000 km.
Peso: 1.595 kg.
Precio: 198.100 euros.

ASTON MARTIN VANTAGE



Dim.: 4.495x2.045x1.275 mm
Motor: 4.0 V8 biturbo
Potencia/par: 665 CV/800 Nm.
Tracción: trasera.
Cambio: auto, 8 vel.
Vel. máx.: 325 km/h.
0-100 km/h: 3,5 s.
Cons.: 12 L/000 km.
Peso: 1.605 kg.
Precio: 230.000 euros.

MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC+ ULTIMATE



Dim.: 4.728x1.354x1.984 mm.
Motor: 4.0 V8 biturbo
Potencia/par: 585 CV/800 Nm.
Tracción: total.
Cambio: auto, 9 vel.
Vel. máx.: 315 km/h.
0-100 km/h: 3,2 s.
Cons.: 14 L/000 km.
Peso: 1.970 kg.
Precio: 245.000 euros.

EL MERCEDES TAMBIÉN OFRECE UN BUEN MALETERO, ASIENTOS ADICIONALES Y, AL SER 4X4, NO LE IMPORTA LA CLIMATOLOGÍA

bargo la renovación del interior era lo más necesario, y Aston ha cumplido con un diseño más cercano al enfoque sobrio del 911 que a la tecnología ostentosa del Mercedes. Así, junto con el cuero cosido a mano y unos cómodos asientos, ahora hay un sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 10,25 pulgadas, además de una combinación de botones en negro brillante y rodillos moleteados para funciones clave. Es un gran paso adelante y más acorde con la imagen de Aston como marca de lujo.

También hay muchos cambios bajo la piel. El más destacado es el V8 biturbo de 4.0 litros, que ahora aumenta su potencia un 30 % alcanzando los 665 CV, y su par motor un 15 %, hasta los 800 Nm. El Mercedes iguala al Aston en par, pero ni este ni el Porsche se acercan a su potencia máxima. Aston afirma que la plataforma de aluminio adherido tiene ahora un 7 % más de rigidez torsional. Además, el Vantage cuenta con nuevos neumáticos Michelin Pilot Sport 5S, amortiguadores Bilstein DTX y un nuevo software de control de dinámica activa del chasis, que actúa como director de orquesta sobre los componentes mecánicos. Todo, desde el diferencial electrónico hasta los amortiguadores y el nuevo control de tracción de nueve etapas, funciona en perfecta armonía.

Presiona el botón de arranque central, en un rojo tentador, y el V8 del Aston ruge al encenderse, asentándose en un ralenti vibrante, como el latido acelerado de un corazón, ya ansioso por moverse. Engrana la marcha y el convertidor de par lo pone en movimiento de inmediato. Incluso al desplazarse por un aparcamiento, el Aston se desliza con una elegancia sin esfuerzo. En el otro extremo, ninguna de las otras máquinas puede igualar su velocidad máxima de 325 km/h. Sin embargo, es el rendimiento intermedio lo que realmente importa, y aquí el Aston es glorioso.

Los datos indican que el Aston rinde 79 CV más que el Mercedes, aunque ambos comparten los mismos 800 Nm de par. Sin embargo, en la práctica, el Aston se siente más fuerte en términos de par motor. El rango medio es tan abundante que la aceleración es urgente y nunca parece quedarse sin aliento. Además, el mapeo del motor es más lineal que el

del AMG, lo que lo hace siempre manejable y predecible al aplicar potencia. “No estoy seguro de cómo AMG ha permitido que esto ocurra, siendo su motor, pero el Aston hace un mejor trabajo con el V8 de AMG que el propio AMG”, comenta mi colega. “Suena mejor, sube de revoluciones mejor y creo que es ligeramente más progresivo”.

Los cambios de marcha de la transmisión ZF con disposición transeje, son menos bruscos que la transmisión del AMG, pero siguen siendo extremadamente rápidos y más refinados al cambiar con las levas a altas revoluciones. Además, en conducción normal, los cambios son increíblemente suaves. Con una relación final un 7 % más corta que antes y un ajuste más agresivo que el del modelo original, esta caja de cambios es otro de los muchos avances del Vantage.

De hecho, el diseño de la transmisión es clave para otra ventaja que el Aston tiene sobre el Mercedes: la distribución del peso. A diferencia de AMG, Aston no se ha preocupado tanto por ofrecer mucho espacio de carga o asientos traseros, lo que permite que ese espacio lo ocupe el transeje. Tener la transmisión entre las ruedas traseras y el motor V8 empujado hacia atrás en el morro contribuye a una distribución de peso 50:50 (aunque el maletero es de 235 litros frente a los 321 litros del Mercedes).

Demostrando el mejor equilibrio de masas entre los ejes, el Aston pivota de manera más intuitiva que el Mercedes. La dirección tiene una relación fija, pero es natural y muy rápida al trazar una curva, manteniendo una precisión limpia y constante. La parte trasera sigue obedientemente, se estabiliza rápidamente y, con apenas un toque en el acelerador para ajustar el coche en la curva, el diferencial electrónico ya parece bloquearse, preparado para aplicar más potencia o incluso provocar un ligero sobreviraje, si así lo deseas. Aun así, la tracción es notablemente

EL SISTEMA T-HYBRID DE PORSCHE MARCA LA DIFERENCIA CON SU RENDIMIENTO ADICIONAL Y LA RESPUESTA DEL ACELERADOR

buena considerando la potencia disponible. Es un coche maravillosamente manejable para conducir al límite, y el control de tracción de múltiples etapas permite un mayor deslizamiento gradual de las ruedas, facilitando un control progresivo.

La debilidad del Aston cuando se trata de avanzar rápido entre puntos es su suspensión. En general, tiende hacia el lado firme de lo flexible y se comporta bien, pero no puede fluir sobre las superficies más irregulares con la misma destreza que el Porsche o el Mercedes. Y vibra más que sus rivales en los tramos secundarios complicados. Sin embargo, como objeto de deseo y como coche de conducción brillante para la gran mayoría del tiempo, el Aston está definitivamente en la contienda. Esta percepción nos la confirma un buen amigo de Car, experto y cliente habitual de lo mejor de Ferrari, Porsche y Mercedes-AMG, que se ha comprado un Vantage y está encantado.

CONCLUSIONES

Se siente injusto colocar en la última posición a un coche con el que disfruté tanto conduciendo, pero alguien tiene que quedar tercero, y en este caso es el AMG. Cada trayecto es un auténtico espectáculo, gracias a su ágil chasis y a su poderoso motor V8. Además, una reciente prueba en pista con la versión Pro demostró que es tan capaz como emocionante incluso en situaciones extremas. El Mercedes también ofrece un maletero práctico y asientos adicionales que lo hacen más adecuado que los otros para viajes largos. Su tracción total aprovecha mejor el rendimiento en todas las condiciones, y su sofisticada suspensión es superior a la del Aston y comparable a la del Porsche en superficies complicadas. Sin embargo, no puede enlazar curvas de manera tan natural como los demás, y en nuestras pruebas siempre damos prioridad al dinamismo y la diversión al volante. Es el más pesado, lo cual se percibe, y tiene la dirección menos comunicativa. Para muchos compradores, el Mercedes marcará más casillas que el Aston, pero no para mí. El Aston es el coche más hermoso de la prueba y ahora cuenta con un interior mejorado de forma significativa, acorde con su

EL ASTON OFRECE MÁS POTENCIA (665 CV) Y SOBRE TODO ES MARAVILLOSAMENTE MANEJABLE PARA CONDUCIR AL LÍMITE

linaje. Además, ofrece una interpretación aún mejor del brillante V8 de AMG, proporcionando un rendimiento verdaderamente increíble. Su manejo es más intuitivo, beneficiándose de su disposición de tracción trasera y de una distribución de peso más equilibrada. Gracias al control de tracción de múltiples etapas, también puedes explorar el comportamiento dinámico del Aston sin grandes dificultades. Puede que su amortiguación no sea capaz de enfrentarse a las superficies más difíciles con la misma destreza que los otros dos, pero en general, se comporta extremadamente bien y, definitivamente, debe ser tomado muy en serio.

Pero es la manera en que se conduce el 992 II GTS lo que realmente nos ha cautivado. Desde su sublime suspensión hasta su dirección maravillosamente detallada y la fluidez de su chasis, tanto dentro como más allá del límite de adherencia. Nuestra única queja es el ruido de rodadura, que puede volverse molesto en trayectos a velocidad de crucero. Todo esto podría aplicarse a cualquier Carrera nuevo, pero el sistema T-Hybrid marca la diferencia con su enorme impulso de rendimiento adicional, respuesta instantánea del acelerador y beneficios en ahorro de combustible, todo ello con solo una penalización de 50 kg. Sí, un consumo de 19 l/100 km durante la prueba en carretera es decepcionante, pero sigue siendo mejor que el de los otros, y un viaje largo por autopista sugiere que podría alcanzar cifras en torno a los 9 l/100 km. Es un híbrido de alto rendimiento creado no para engañar a los laboratorios de pruebas, sino para mantener al 911 que conocemos y amamos dentro de los límites de las regulaciones de emisiones. Larga vida al rey.

car

EL PORSCHE ES EL MÁS BARATO Y EL MENOS POTENTE... LO QUE NO LE IMPIDE SER NUESTRO FAVORITO EN ESTA COMPARATIVA



Macan electric

Porsche ha vendido más de 800.000 unidades del Macan en todo el mundo. Hacemos la última prueba extrema del nuevo eléctrico para corroborar que se van a superar estas cifras, sin duda.

POR: MACA L. VARA (ANDORRA)

Porsche Macan

Dim.: 4.784 x 1.938 x 1.623 mm.

Motor: eléctrico, batería de 100 kWh.

Potencia/par: 360 CV/563 Nm.

Tracción: trasera.

Vel. máx.: 220 km/h.

0-100 km/h: 5,7 s.

Cons.: 17 kW/100 km.

Autonomía: 643 km.

Peso: 2.295 kg.

Precio: 82.310 euros.



T

TODO LO QUE PASA SOBRE LA NIEVE, MOLA. Los deportes de invierno, andar por la montaña, los paisajes, las vistas, ese sol que es tan diferente cuando está todo blanco... Pero sin duda, lo mejor que puedes hacer sobre una superficie afectada por este fenómeno meteorológico mágico, es conducir. Y hay marcas que tienen esto grabado en su ADN como un mantra. Porsche es una de ellas. Lo cierto es que no es la primera vez que vivimos esta experiencia. Ya lo hicimos en enero de 2024 con la gama de combustión. No voy a recrearme en lo que se siente conduciendo en un circuito en la nieve un Porsche 911. Además, por mucho que lo describa, no hay palabras que lo definan a la perfección. Y por eso es inevitable ir con algo de escepticismo cuando vamos a repetir la actividad, pero esta vez con un modelo impulsado por baterías. Y una vez más, estaba equivocada con mi prejuicio. Disfruté como un a enana.

Lo probamos antes de que acabase 2024 y ya nos quedamos muy sorprendidos del rendimiento del nuevo Porsche Macan. Sin duda, una apuesta de lo más arriesgada en la casa alemana, teniendo en cuenta que ha convertido a su líder de ventas en puro eléctrico. Y para los escépticos como yo tenemos que decir, que ha sido todo un acierto. Este modelo vuelve a acaparar las ventas de Porsche desde su lanzamiento, y después de haberlo conducido tanto en uso cotidiano como en condiciones más extremas, tenemos la explicación.

Como cada año, Porsche Ibérica organiza su propio programa de experiencias para clientes (<https://www.porscheexperience.es>). Y una vez más, les hemos acompañado para vivirlo en primera persona. Esta vez, como no podía ser de otra manera, el protagonista ha sido el nuevo Macan eléctrico.

Solo como recordatorio, para que sepáis lo que llevamos entre manos, en combinación con el Launch Control, el Macan 4 genera hasta 408 CV (300 kW) de potencia en modo overboost, mientras que el Macan Turbo llega hasta 639 CV (470 kW). El par máximo es de 650 y 1.130 Nm, respectivamente, lo que garantiza unas magníficas prestaciones. El Macan 4 acelera de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos, mientras que el Macan Turbo solo tarda 3,3 segundos. Las dos versiones alcanzan una velocidad máxima de 220 y 260 km/h, respectivamente. Los motores eléctricos obtienen su energía de una batería de iones de litio situada en los bajos de la carrocería, con una capacidad bruta de 100 kWh, de los cuales pueden utilizarse activamente hasta 95 kWh. La batería de alta tensión (HV) es un componente central de la Plataforma Eléctrica Premium (PPE) con arquitectura de 800 voltios de nuevo desa-

→
Gracias a la aceleración del motor eléctrico, es muy divertido conducir en nieve, pero hay que tener cuidado de no pasarse.



→
Además del circuito, pudimos recorrer las carreteras nevadas de Andorra. Es una experiencia única.



rollo, que Porsche utiliza por primera vez en el Macan. Muchos me escriben... "¡Qué envidia!" o "¡Yo quiero!". Bueno, pues tengo excelentes noticias para vosotros. Tú puedes hacerlo. Solo necesitas ahorrar un poco, como para unas vacaciones invernales. La experiencia son dos días y el precio parte de los 950 euros (sin hotel), hasta los 1.750 euros, con una noche en el hotel Hermitage 5* incluido. Y saliendo un poco del tema, merece la pena. Vais a ver pocos hoteles como este en el mundo.

En el circuito permanente más alto del mundo, situado en Pas de la Casa (Andorra), hemos pasado dos días llevando al extremo a los Macan 4 y Turbo sobre esta superficie helada. Solo con neumáticos de invierno, las capacidades del Macan eléctrico han demostrado ser igual de efectivas que las de su hermano de combustión. Cogiendo el tacto del acelerador y aprendiendo a gestionar el impulso del par, puedes hacerte de lado un óvalo entero disfrutando como un niño pequeño. Es impresionante como un coche eléctrico a día de hoy puede transmitir tanto. La evolución es tan grande, que cuando estás concentrada en hacerlo bien y jugando con las incertias, se te olvida que no llevas seis cilindros debajo del capó.

Con esto, la conclusión que sacamos, es que ya se acabó este discurso de que todo lo pasado fue mejor. Y os lo digo yo, que el año pasado hice esto mismo con la gama de combustión, y esta vez me lo he pasado igual de bien en mi cita en la nieve. **car**

↓
La autonomía combinada WLTP puede alcanzar los 613 kilómetros en el Macan 4 y los 591 km en el Macan Turbo.



La experiencia empieza cuando se pone el sol en Andorra. La prueba nocturna es la más apasionante de todas.

Separados al nacer

Nos contaron que iban a estar en Andorra y que conducirían la nueva gama de Range Rover Sport en el circuito helado de Granvalira. Una experiencia creada por Land Rover España bajo el nombre de Snow Challenge. En definitiva, nos intrigaba saber lo que opinaban de este super-SUV tres de los embajadores españoles más sobresalientes de la marca británica: el actor Miguel Ángel Silvestre, el empresario Tomás Laso-Argos y el arquitecto doctor Fran Silvestre. Así que decidimos subir con ellos hasta el país vecino y vivir 24 horas de pasión junto a tres gurús.

POR: EMILIO OLIVARES (ANDORRA)

O PRIMERO QUE SE PREGUNTÓ todo el grupo que acudió a Andorra convocado por Land Rover es que si el doctor Fran Silvestre 4.8 y el actor Miguel Ángel Silvestre 4.2 eran hermanos o primos... La verdad es que se dan un aire de discreción y alta clase, pero tras horas de conversación y risas, llegaron a la conclusión de que no lo eran, de que no habían sido separados al nacer..., aunque reconocieron que podían ser familia. Habría que remontarse varias generaciones atrás para observar cruces consanguíneos. El caso es que no se habían visto hasta el momento, se admiraban por sus trabajos dispares y pronto se han hecho muy buenos amigos. Ambos gozan de una cualidad poco vista en esta trepidante sociedad: saber escuchar y ser muy discretos.

Desde hace años éramos seguidores de los tres personajes, pero del que menos se conoce en el mundo popular y de la noche es del doctor Fran Silvestre. Por resumirlo en pocas líneas, este arquitecto nacido en Valencia y formado en la Politécnica del Mediterráneo y luego pasado por la prestigiosa Universidad Técnica de Eindhoven (Países Bajos) está considerado uno de los grandes maestros e influencer de la arquitectura moderna del siglo XXI. Apasionado del automóvil de colección y supercars es un diseñador que ha encajado a la perfección como embajador de Land Rover. En la actualidad Fran Silvestre Arquitectos es un estudio multidisciplinar con sede en Valencia que realizan proyectos residenciales, culturales, corporativos y hasta públicos a nivel internacional. Hoy tiene más de 65 proyectos en marcha donde destacan viviendas privadas que se mueven entre los 15 y los 30 millones de euros. En muchos de estos proyectos de llave en mano se incluye un Range Rover eléctrico como parte del ajuar doméstico.

Otros de los grandes gurús con los que compartimos esquíes y mantel fue con el actor Miguel Ángel Silvestre, original de Castellón y gran comunicador. Ha protagonizado series y películas de nivel internacional. Miguel estaba destinado a ser tenista profesional, pero una lesión en el hombro truncó su carrera al estilo Julio Iglesias. Las niñas más pijas recuerdan a Silvestre -que no Sylvester Stallone...- interpretar al narcotraficante Rafael Duque



→ Las actividades de Land Rover en la nieve para clientes son un verdadero éxito.



→ Volar en helicóptero hasta Andorra es algo único, que solo unos pocos privilegiados pueden disfrutar.

Fuera de pista

ANDORRA
EMBAJADORES DE
MARCA



En el circuito de Grandvalira
pudimos poner al límite las
capacidades de toda la gama.



← Estar dentro de un Range Rover es como un salón de casa. Desde los materiales hasta los olores. Un auténtico lujo.



← Range Rover no defrauda en ninguna superficie. Sobre un terreno deslizante es el mejor 4x4 del mundo.

El sitio más de moda de Andorra en los últimos años, L'Abarset, nos acogió en la noche para disfrutar del Après Ski

en la serie de Telecinco “Sin tetas no hay paraíso”, en la que se mantuvo durante dos temporadas y muchos más film y premios que le hacen ser un grande de la pantalla. Por resumir, para nosotros, que no entendemos mucho de cine, pero si de lo bueno, Miguel Ángel Silvestre sería el protagonista perfecto como agente James Bond “007” en la saga escrita por Ian Fleming y luego llevada al cine más radical. Según un estudio y nuestras becarías..., está considerado entre los españoles más atractivos de la Tierra y el actor más buscado en las RRSS. Miguel Ángel Silvestre es un amante del automóvil, el deporte y la familia, decantándose por querer conducir los Range Rover Sport híbridos, porque dice que contribuyen a que las ciudades y el planeta sean más limpias y silenciosas. Junto a su deslumbrante y elegante pareja disfrutó de unas jornadas de conducción en nieve, que le afianzan como otros de los grandes Embajadores Green de la marca británica.

El tercero en discordia es el famoso digitalman, mediático padre de familia y empresario Tomás Laso-Argos (treinta y tantos de aspecto), un guaperas tostado tipo ibicenco de los que nosotros llamamos: “fin de edición”. Un magic que saluda con reverencia real a todo aquel con el que se cruza y sin bajar la guardia de ir vestido a la última, todo él es un catálogo. Tommy viene a ser el perfecto embajador de la marca con la misma agilidad hablando y expresándose que el aventurero Bear Grylls. Si tuviésemos que definirlo en un informe psiquiátrico o un atestado necesitaríamos 100 páginas de texto, porque mister Tommy -como le llaman sus empleados del extranjero- lo es todo en uno. Amigo y sastre personal del todopoderoso Ilia Topuria, Laso-Argos estudió Derecho, se educó en los mejores colegios del mundo, se hizo diseñador de moda, empresario y hasta constructor y agente inmobiliario. Terminará montando una sastrería en el barrio más aristocrático de Madrid y pronto se convierte en el falso sastre de un paraíso de poder. ¡No se asusten! por lo de “falso” y es que tiene la mejor sastrería de Madrid llamada Absolute Bespoke y otro negocio online MR.AB @mrabshow, ambos los más mediáticos de España,



De izquierda a derecha y de arriba a abajo, nuestro director, Héctor Ares, Fran Silvestre, Carlota Perán, Rebeca Toribio, Miguel Ángel Silvestre, Tomás Laso-Argos, Buli Pardo y Enrique Solís. Abajo, Mario Herráiz, María Masía y Rosa Bellón.

Fuera de pista

ANDORRA
EMBAJADORES DE
MARCA

donde se visten los personajes más relevantes de la sociedad internacional; problema serio es que no sabe coser ni pretende, pero tiene un equipo como una orquesta sinfónica, que produce ropa exclusiva a medida más rápido que un bar de bravas. Él en su vida no ha dado una puntada sin hilo... como decían nuestras madres. Laso-Argos sabe lo que se va a llevar, quien lo va a llevar y algo primordial, su filosofía está basada en la comodidad sin renunciar a la elegancia y marcando la diferencia con cortes muy particulares. Dice la crítica que ha recuperado modas y prendas obsoletas a las que las hace volver a la vida como cazadoras estilo inglés o pantalones rectos a lo ejército bolchevique. Sus trajes, sus camisas, sus americanas, todo tienen un corte y unos tejidos de los que luego no sabrás salir. Nosotros conocemos clientes excéntricos de Tomás Laso-Argos, que duermen con sus trajes puestos de lo confortables que son y porque les traen suerte. Un cliente de Land Rover no es un usuario de un electrodoméstico.

Este invierno, que ya anuncia su final para después de Fallas, el Principado vuelve a ser el punto de encuentro para los apasionados de la nieve y de la conducción, gracias al exclusivo programa Andorra Snow Challenge. Una oportunidad excepcional para perfeccionar habilidades de conducción, mientras descubres el poder y la sofisticación del propio Land Rover. Todo, en un curso seguro en la nieve, guiado por los expertos del Land Rover Experience Center Iberia. Probar la gama RR Sport, bajo este programa en plena estación de ski y sobre hielo y nieve es una experiencia única y más si lo haces acompañado de los tres embajadores masculinos más díscolos del panorama. Hay que reconocer que todos conducen de maravilla, seguros y se nota que son asiduos a la Casa. A Laso se le ve más Rayo McQueen, más rápido, más seguro fuera de pista y es por su experiencia familiar de preparadores y constructores de todoterrenos especiales que su hermano Javier construye para los mismos billonarios que compran los trajes a medida de Tomás a través de Absolute Bespoke y todo su imperio. Para la experiencia Range Rover Sport contamos con la nueva gama de motores ecológicos, potentes, refinados y eficientes, que incluye un par de modelos eléctricos híbrido-enchufable y una opción de motor microhíbrido de gasolina y diésel. La familia Range Rover Sport comienza con el D250 (250 CV) y el D300 (300 CV) Microhíbridos Diésel (MHEV), continúa con los Híbrido Enchufable de gasolina P460e y P550e y corona con los Microhíbrido de gasolina P530 y P635. Todos los que muestran etiqueta ECO y CERO tienen una autonomía completamente eléctrica de hasta 120 km de recorrido, con lo cual es casi un todoterreno de lujo eléctrico con apoyo de combustión. El último Range Rover Sport ofrece una carga de CC rápida de hasta un 80 % en menos de una hora, o de 0 a 100 % en un cargador doméstico de CA de 7 kW en apenas cinco horas. Este invierno, Granvalira ha vuelto a ser el punto de encuentro de la gente bien, la gente de poder, esa gente que tiene nombre de masco-

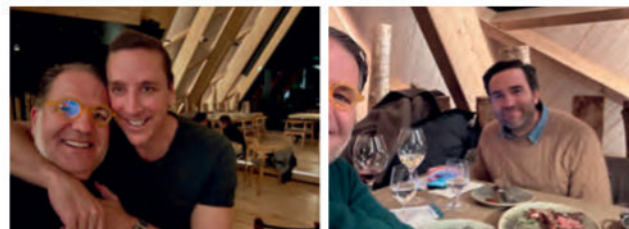
→
Cuando entras en el hotel Hermitage 5*, te acoge el exclusivo Range Rover Sport.



→
La cabaña alpina del hotel es un espacio exclusivo de 400 m2, que cuesta 80.000 euros la semana.



→
Tomás Laso-Argos, un gurú de la moda masculina, con Emilio Olivares.



ta y llama al perro José Luis o Pedro, eso es poder. En el país más anodino o insignificante del mundo, en el sector Soldeu, hemos vivido el "luxury point" de los apasionados de la nieve y la conducción y gracias a este exclusivo programa Andorra Snow Challenge. Una oportunidad excepcional que dura unos 45 días entre febrero y marzo. Todavía nadie ha definido qué tiene un Land Rover que no tienen otros coches para gustar por encima de todo. **car**

La familia Range Rover Sport comienza con el D250 (250 CV) y el D300 (300 CV) Microhíbridos Diésel (MHEV), continúa con los Híbrido Enchufable de gasolina P460e y P550e y corona con los Microhíbrido de gasolina P530 y P635



HONDA 0 SALOON & HONDA 0

Honda ha dado un golpe de autoridad en el CES 2025 con la presentación en primicia mundial de los primeros prototipos de la nueva Serie 0, una gama de vehículos eléctricos bajo el concepto de movilidad premium. **Por:** NICOLÁS M. MAVRIKIS

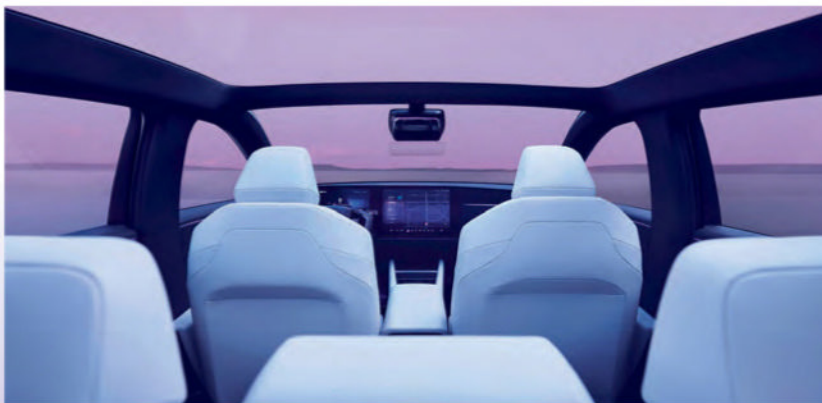
E

EL HONDA 0 SALOON se presenta como el buque insignia de esta nueva era, destacando por una silueta baja y deportiva que rompe con los estándares habituales de los vehículos eléctricos. Su arquitectura específica para EV ha sido desarrollada bajo el principio “Esbelto, Ligero e Ingenioso”, priorizando la aerodinámica y la eficiencia sin sacrificar el dinamismo. En paralelo, el Honda 0 SUV, basado en el concept Space-Hub, ofrece una propuesta más versátil, con un interior amplio, flexible y una visibilidad optimizada para mejorar la experiencia del usuario. Ambos modelos compartirán un elemento clave: ASIMO OS, el nuevo sistema operativo de Honda diseñado para integrar todas las funciones del vehículo, desde el infoentretenimiento hasta la conducción automatizada. ASIMO OS, bautizado en honor



El Honda 0 Saloon presenta una arquitectura específica para EV bajo el principio “esbelto, ligero e ingenioso”

al icónico robot humanoide de la firma, supone un hito en la evolución del software vehicular. Gracias a la combinación de inteligencia artificial y actualizaciones OTA, permitirá a los modelos de la Serie o mejorar sus funciones con el tiempo, adaptándose a las necesidades de cada usuario. Además, integrará el control de las unidades electrónicas para optimizar el rendimiento del vehículo, reforzando la experiencia de conducción y la personalización de los sistemas a bordo. Uno de los aspectos más disruptivos de esta nueva generación de modelos es la apuesta por la conducción automatizada de Nivel 3. Honda ha sido pionera en este campo con su sistema Honda Sensing Elite, introducido en el Honda Legend, y ahora busca ampliar su aplicación a todos los escenarios de conducción, permitiendo a los conductores liberar su atención en determinados contextos sin comprometer la seguridad. Esta tecnología promete marcar un antes y un después en la movilidad, acercándose cada vez más a un futuro con cero accidentes de tráfico. Para soportar estas capacidades avanzadas, Honda ha establecido una alianza con Renesas Electronics Corporation con el objetivo de desarrollar un SoC (System on Chip) de alto rendimiento. Esta arquitectura electrónica centralizada permitirá mejorar la potencia de procesamiento sin comprometer la eficiencia energética, elemento clave en los vehículos definidos por software (SDV) que marcarán la próxima década. La estrategia de Honda con la Serie o no solo se enfoca en la electrificación, sino también en la redefinición de la interacción entre el usuario y el vehículo. Gracias a la evolución en inteligencia artificial, conectividad y conducción autónoma, la compañía japonesa busca ofrecer una experiencia de movilidad más intuitiva, personalizada y, sobre todo, eficiente. Con un lanzamiento previsto para 2026 en Norteamérica, seguido de su expansión a Europa y Japón, la Serie o de Honda se perfila como un referente en la nueva era del automóvil eléctrico.



El Honda O SUV, basado en el concept Space-Hub, ofrece un interior flexible con mayor visibilidad y ergonomía

EL COCHE DE SONY Y HONDA

E

EL AFEELA 1 representa la incursión de Sony Honda Mobility Inc. en el sector automotriz. Con 4,91 metros de longitud, 1,90 metros de anchura y una distancia entre ejes de 3 metros, el Afeela 1 ofrece proporciones equilibradas que garantizan estabilidad y confort en la conducción. Su carrocería incorpora una amplia gama de sensores destinados a mejorar la seguridad y la conducción autónoma, mientras que la innovadora "Media Bar" en la parte frontal permite mostrar información a peatones y otros conductores, un detalle distintivo en su propuesta tecnológica. El interior ha sido concebido como un "espacio de entretenimiento creativo", con tecnología de Sony en cada detalle. Una pantalla panorámica recorre todo el tablero, proporcionando información del vehículo, navegación y opciones de entretenimiento. El sistema de sonido envolvente con tecnología 360 Reality Audio refuerza la inmersión acústica, mientras que los espejos retrovisores tradicionales han sido sustituidos por cámaras de alta resolución que optimizan la visibilidad y la eficiencia aerodinámica. Los asientos cuentan con ajustes eléctricos, calefacción y ventilación, y el volante de diseño futurista combina controles táctiles con botones físicos para facilitar la interacción del conductor. En términos de rendimiento, el Afeela 1 está equipado con tracción total gracias a dos motores eléctricos situados en cada eje, alcanzando una potencia combinada de 490 CV (360 kW). Su aceleración de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos lo sitúa entre los modelos eléctricos de alto rendimiento, con una velocidad máxima limitada electrónicamente a 200 km/h. La batería de 91 kWh ofrece una autonomía estimada de 482 km en ciclo EPA, pendiente de homologación

Un interior custodiado por la tecnología, con un despliegue de infoentretenimiento a la altura de unos pocos.



Influencia minimalista en el área de la consola central, así como en el diseño de los asientos.



Diseño moderno en el juego de ópticas traseras, así como la presencia de cámaras y sensores en los retrovisores laterales.

en el ciclo WLTP europeo. La carga rápida en corriente continua (DC) bajo el estándar NACS permite recuperar del 10 % al 80 % en aproximadamente 30 minutos, y su compatibilidad con la red de Supercargadores de Tesla amplía significativamente las opciones de recarga. En corriente alterna (AC), admite hasta 11 kW con un cargador trifásico. El apartado de seguridad y asistencia a la conducción ha sido desarrollado con un enfoque avanzado, incorporando un sistema ADAS con 40 sensores, entre ellos cámaras de alta resolución, LiDAR, radares y sensores ultrasónicos. El Afeela 1 estará disponible en dos versiones: la variante Origin, con un precio estimado de 83.000 €, y la versión Signature, con un precio inicial de 95.000 €. Su lanzamiento está previsto para 2026 en la versión Signature y 2027 en la versión Origin. **car**



HONDA PRELUDE

UNA AUTÉNTICA LEYENDA

El Prelude es uno de los nombres más admirados de Honda. Según Tomoyuki Yamagami, líder de proyecto del nuevo Prelude, no hay “trucos” en el diseño, tan sólo una forma limpia, una gran postura y algunos sutiles toques de rendimiento, como los frenos Brembo.

NO ES UN CROSSOVER

Honda está desafiando la tendencia que molesta a los entusiastas; en concreto, la resurrección de nombres clásicos en forma de crossovers. “Estamos viendo más SUV porque es la aplicación más sencilla de electrificar”, señala Yamagami.

EL PODER DE UN HÍBRIDO, NO MANUAL

Los Prelude siempre han resaltado por tener un ADN diferente de Honda. Esta no será la excepción, ya que utilizará la excelente arquitectura del Civic y contará con un motor híbrido. Seguirá teniendo una transmisión CVT, pero con la tecnología “S+” que imita una caja de doble embrague.

DIVERTIDO CUANDO SEA Y DONDE SEA

“Hemos seleccionado cuidadosamente la tecnología, pensando en un cliente potencial que use el coche no sólo para días de circuito, sino a diario”, dice Yamagami. Al igual que los primeros Prelude, este también tendrá asientos traseros, y Honda promete que esta vez cabrán personas de verdad.

LO QUE NECESITAS SABER

¿Qué es? Un Honda híbrido, pero no es un SUV.
¿Tecnología? Chasis del Civic, tecnología de caja de cambios “S+”.
¿A quién va dirigido? A los fans de Honda atraídos por un toque deportivo y distintivo.
¿Cuándo estará disponible? El modelo de producción final se espera para finales de 2025, pero no llegará a Europa hasta principios de 2026.



Historia del Honda Civic Type R



Type R (EK9) 1997-2000

La primera generación. Debutó como un compacto deportivo ligero y preciso, con motor 1.6 VTEC de 185 CV, diferencial autoblocante y un peso de 1.073 kg. Exclusivo para Japón, se produjeron 16,241 unidades, destacando por su color blanco Grand Prix.



Type R (EP3) 2001-2005

Esta versión entró en Europa con un motor 2.0 VTEC de 200 CV, acelerando de 0 a 100 km/h en 6.6 segundos. Fabricado en Reino Unido, destacó por su diseño hatchback, suspensión deportiva y caja manual de seis velocidades.



Type R (FN2) 2007-2011

El FN2 destacó por su diseño futurista y motor K20Z4 de 201 CV, pese a ser una generación criticada por su eje rígido trasero. Aun así, fue valorada por su carácter atmosférico y conducción pura. El Civic podía ser de 5 puertas, mientras que el Type R se ajustaba a 3.



Type R (FK2)

El Honda Civic Type R FK2 debutó con un motor 2.0 turbo de 310 CV y 400 Nm, consiguiendo el 0 a 100 km/h en 5,7 segundos y 270 km/h de velocidad máxima. Destacó su diseño agresivo y aerodinámica funcional.



Type R (FK8)

Con esta generación, Honda mejoró al FK2 con un motor 2.0 turbo de 320 CV, 0 a 100 km/h en 5,7 segundos y 272 km/h. Su diseño agresivo, aerodinámica optimizada y suspensión multibrazo lo convirtieron en un líder entre los compactos deportivos.



Type R (FL5) 2022-2024

Este último Type R lleva el motor 2.0 turbo a 329 CV, logrando un 0 a 100 km/h en 5,5 segundos y 275 km/h. Con diseño refinado, aerodinámica funcional y detalles clásicos, es el Type R más potente y rápido de la historia.

Hyundai Inster



Hyundai apuesta por la electrificación para el segmento A con el nuevo Inster, un modelo compacto y con buenas prestaciones pensado para la movilidad urbana. **POR:** TEAM CAR

HYUNDAI HA PRESENTADO el Inster, su nuevo modelo 100% eléctrico para el segmento A, diseñado específicamente para el mercado europeo.

Además, cuenta con funciones de conectividad avanzadas y un completo paquete de seguridad que refuerza su posicionamiento como un referente en la categoría de vehículos eléctricos compactos.

Desde el punto de vista estético, el Inster destaca por su diseño exterior vanguardista, con una parrilla frontal negra, luces LED pixeladas y una apariencia futurista que refuerza su identidad como vehículo eléctrico. Además de sus dos niveles de potencia, existen tres opciones de acabados dentro de la configuración del Inster, y más adelante habrá una versión de distinto aspecto con un toque aventurero bajo el nombre de Inster Cross. Esta variante incorpora elementos adicionales como un diseño de parachoques exclusivo, faldones laterales y barras de techo con una cesta opcional, ideal para aventuras al aire libre.

Sus dimensiones, por otro lado, están pensadas para mejorar la aerodinámica y reducir la resistencia al viento, lo que contribuye a una mayor eficiencia en el consumo energético y un mejor rendimiento en carretera.

Si analizamos el interior, vemos que está diseñado para ofrecer el máximo confort y versatilidad. Apreciamos un cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas, al que se le incluye el Hyundai Digital Key 2 Touch con tecnología NFC y compatibilidad con Apple CarPlay y Android Auto. La carga inalámbrica para dispositivos móviles y la conexión múltiple Bluetooth garantizan una conectividad sin interrupciones. También cuenta con control de crucero inteligente, elevavientos eléctricos en las cuatro puertas y y sensores de aparcamiento traseros.

A ello se suma un sistema de iluminación ambiental con 64 colores y asientos plegables, brinda una experiencia de conducción moderna y funcional. La capacidad de carga varía entre 238 y 351 litros en configuración normal, alcanzando 1.059 litros con los asientos abatidos. Los materiales del habitáculo han sido seleccionados para ofrecer una sensación de calidad y sostenibilidad, con tejidos reciclados y acabados que aportan una estética refinada y contemporánea. A esto se le suma el juego de cristales tintados y una llantas de aleación de 17 pulgadas. Existen dos versiones de batería: una de 42 kWh con una autonomía de 327 km y otra de 49 kWh con hasta 370 km. Su sistema de carga rápida permite recuperar del 10 al 80 % de la batería en solo 30 minutos. Además, cuenta con la

Disponibile con baterías de 42 y 49 kWh, ofrece hasta 370 km de autonomía y carga rápida del 10 al 80% en 30 minutos

Combina un diseño futurista con avanzadas funciones de conectividad y seguridad, además del Hyundai Smart Sense



El interior del nuevo Instar: conectividad y comodidad en un espacio optimizado.



Un nuevo referente en el segmento A de vehículos eléctricos: del 10 al 80 % de batería en solo 30 minutos.



tecnología Vehicle-to-Load (V2L), que permite alimentar dispositivos externos desde la batería del coche.

Y si hablamos del rendimiento del Instar, no se queda corto, con potencias de hasta 115 CV y una aceleración de 0 a 100 km/h en 10,6 segundos. Su bomba de calor optimiza el consumo de energía en climas fríos, asegurando un funcionamiento eficiente en todas las condiciones. Por otro lado, su sistema de gestión térmica permite mantener la temperatura óptima de la batería, mejorando la eficiencia y prolongando la vida útil del sistema eléctrico del vehículo.

En cuanto a seguridad, el Instar ofrece el paquete Smart Sense, que incluye asistente para evitar colisiones frontales, control de crucero inteligente con Stop & Go, asistencia en el mantenimiento de carril y alerta de ocupantes traseros. También cuenta con un avanzado sistema de aparcamiento con visión perimetral y monitor de punto ciego. El Hyundai Instar llegará a los mercados europeos a finales de este año, con una garantía de cinco años sin límite de kilometraje y asistencia en carretera. En todas sus versiones este modelo trae consigo un esquema de suspensiones delanteras independientes tipo McPherson, mientras que en el tren trasero se emplea un eje torsional que maximiza el tamaño del maletero. Hyundai ofrece una solución confiable y tecnológicamente avanzada para quienes buscan un vehículo urbano eficiente y conectado. Además, Hyundai ha anunciado planes para expandir su gama de vehículos eléctricos en los próximos años, con nuevos modelos que buscarán así reducir la huella de carbono.

Esto es una prueba de que el compromiso de la marca con la sostenibilidad es evidente en cada uno de sus nuevos lanzamientos, siendo este último un ejemplo de esta filosofía.

car

CITROËN C3 AIRCROSS

Citroën presenta un avance relevante dentro del segmento SUV compacto, ofreciendo una propuesta que destaca por su diseño único, versatilidad y eficiencia energética.

Por: TEAM CAR

ESTE MODELO ha sido concebido bajo la renovada filosofía de Citroën, que combina un estilo moderno, una alta capacidad de personalización y una serie de tecnologías de vanguardia, todo ello sin comprometer el confort y la sostenibilidad. Con un crecimiento significativo en sus dimensiones, el nuevo C3 Aircross alcanza los 4,39 metros de longitud, 1,79 metros de ancho y 1,66 metros de altura, lo que le permite proporcionar un habitáculo más espacioso y cómodo en comparación con la generación anterior.

Uno de los principales puntos fuertes de este modelo es su interior, que ha sido diseñado para maximizar el aprovechamiento del espacio, lo que se traduce en un confort superior para los

pasajeros. El C3 Aircross es capaz de albergar hasta siete personas, con un maletero que puede ampliarse hasta los 1600 litros, gracias a su sistema modular. Este enfoque no solo favorece el confort, sino también la funcionalidad, lo que convierte al modelo en una opción ideal tanto para aquellos que necesitan espacio como para quienes buscan un vehículo práctico para la vida cotidiana. El diseño exterior del C3 Aircross mantiene la esencia del Doble Chevrón, el emblema característico de Citroën, con un estilo audaz y moderno que combina líneas limpias con detalles de personalidad. La marca ha apostado por un modelo altamente personalizable, ofreciendo a los usuarios una gama de seis colores de carrocería, dos colores de techo y el exclusivo

sistema Colour Clips, que permite añadir detalles de color en diferentes partes del vehículo. Este modelo se inscribe dentro de una gama multienergía que incluye versiones de gasolina, híbridas y 100% eléctricas. La motorización más accesible es el motor de gasolina 1.2 Turbo de 100 CV, que se presenta como una opción eficiente y de buen rendimiento.

Para aquellos que buscan una mayor eficiencia y menores emisiones, Citroën ofrece una versión híbrida de 136 CV, que reduce el consumo de combustible y las emisiones en un 15% y permite circular en modo “cero emisiones” durante trayectos urbanos. La versión eléctrica e-C3 Aircross, equipada con una batería LFP de 44 kWh, ofrece una autonomía de hasta 300 km según el



Citroën ofrece varias opciones de personalización, hasta 6 tonos de carrocería, 2 colores de techo y el detalle de los Colour Clips.



Un vehículo compacto, pero a la vez ofrece un interior espacioso y una variedad de funciones en el área de infoentretenimiento.



ciclo WLTP, lo que la convierte en una excelente opción para quienes buscan un vehículo sin emisiones para sus desplazamientos urbanos y suburbanos. Además, Citroën ya está desarrollando una versión eléctrica mejorada que superará los 400 km de autonomía, lo que posicionará aún más al C3 Aircross como un modelo de referencia en el segmento de los SUV eléctricos compactos.

El confort es otro de los pilares sobre los que se construye el Citroën C3 Aircross. El vehículo incorpora la suspensión Citroën Advanced Comfort, que se caracteriza por el uso de amortiguadores con topes hidráulicos progresivos. Los asientos Advanced Comfort, con una capa adicional de espuma, también contribuyen al nivel de comodidad del vehículo.

En cuanto a la tecnología, el C3 Aircross no se queda atrás. El modelo está equipado con lo último en conectividad y sistemas de asistencia a la conducción, que incluyen funciones como la navegación conectada, el control de velocidad adaptativo y la alerta de ángulo muerto, entre otros. El Citroën C3 Aircross se ofrece en un rango de precios que comienza en los 19.290 euros para la versión de gasolina y en los 25.280 euros para la versión eléctrica ë-C3 Aircross, lo que lo posiciona como una opción atractiva dentro de su segmento.

ANTES DE SALIR A LA VENTA, EL NUEVO CITROËN C3 AIRCROSS RECORRERÁ, A MODO DE GIRA, TODA LA GEOGRAFÍA ESPAÑOLA



El último pura sangre

Este familiar vitaminado es el mejor homenaje que se podía hacer a la saga de los RS Sport, junto con el RS6 GT, que ya probamos en la revista de febrero. El motor V6 biturbo ha sido apretado 20 CV más, hasta los 470 CV y 600 Nm e igual que el RS 5 Sportback performance edition, que también toca su meta. La aceleración respecto al RS4 es de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos -0,4 s. más rápido que el tradicional- y equipa de serie suspensión RS pro, ajustable en 20 mm y diferencial quattro. A España sólo han llegado seis unidades del RS 4 Avant edition 25 years, de una producción para Europa de sólo 250. Las unidades grabadas y limitadas para nuestro mercado van del #40 al #45 y sólo diez ejemplares del RS 5 Sportback performance edition.

POR: EMILIO OLIVARES

Audi RS 4 Avant
2000



Ficha

PRECIO

Dese 124.500 €
(aprox).

POTENCIA

450 CV (331 kW)
600 NM

PRESTACIONES

0-100 km/h: 4,1 s.
Vel. máx: 250 km/h
(280 con el paquete RS).

PESO

1.820 kg.

CONSUMO

9,9 l/100 km.

A LA VENTA

Ya.



1 minuto

Me subo al coche y empiezo a notar detalles en el interior en Alcántara negro con costuras en contraste rojo Crescendo.

3 minutos

Paro en un semáforo. Al salir, se aprecia el rugido que se escapa por las salidas de escape del V6.

11 minutos

Entro en una curva rápida y el sistema quattro demuestra su magia.

22 minutos

La caja Tiptronic cambia de marcha con rapidez, manteniendo el motor en su punto óptimo, y deja una sensación de velocidad inmediata.

59 minutos

En modo Comfort, se convierte en un familiar dócil, con una suspensión que filtra las irregularidades y un interior que aísla del mundo exterior.

**Audi RS4 Avant
25 Years Edition
2025**

Un lunes lluvioso de este mes de febrero, llegué a la redacción para preparar el número de CAR de marzo y la sorpresa es que habíamos recogido un coche que puede parecer veterano, pero era justo la reedición o conmemoración del Audi con el que comencé a trabajar en la revista AP Altas Prestaciones hace ahora de 25 años. En aquel momento, se trababa del Audi-Porsche Avant RS4 con el color azul ultramarino, que era similar al utilizado por Porsche y casi sin darse cuenta... nacían los RS de Audi como una nueva marca deportiva dentro de otra. El RS 4 Avant edition 25 years se hace eco del memorable diseño de este superdeportivo compacto y se convierte en la versión más canalla de la actual serie B9. Este RS4 nos fue entregado en color amarillo canario y la verdad es que ha sido muy difícil pasar desapercibido durante estos días de préstamo. Los adolescentes y no tan niños nos fusilaban a fotos entre semáforo y semáforo como si fuésemos un artista del rock o los jugadores del Atlético de Madrid. El escape deportivo RS plus con salidas en negro mate genera un intenso patrón de sonido y llamada de atención. Su nostálgico retum-

bar resulta tan auténtico, que en los túneles sonreían los demás conductores al oírnos acelerar o reducir. Dentro del habitáculo y ante un salpicadero que parece un órgano de iglesia, comienza una sucesión de detalles desde los asientos tipo "abrazo de oso" con acabado guatíné, hasta una tapa grabada donde decía algo así como: "unidad 41 de 250" Un número muy limitado para el mercado europeo, pero quizá por eso es envidiosamente demandado y es que en definitiva es lo que a los puristas les da la vida. Este Audi color pollo es el mejor homenaje estético y técnico que se podía hacer a la familia e historia del RS4 Sport, con un diseño distintivo y exclusivo. Además, corre, se agarra y se siente como pocos deportivos quedan en el mercado y concretamente este día sobre suelo mojado. El motor V6 biturbo ha sido apretado 20 CV más hasta los 470 CV con un par máximo de 600 Nm y tanto en éste, como en el RS5. Su sonido y bajos invitan a romper los límites de velocidad, aunque te cueste los puntos de tus hijos y hasta nietos. El modelo tope de gama de la serie A4 de hoy en día acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos -0,4 segundos más rápido que el Audi RS 4 Avant tradicional, que ya es una



Justo debajo del reposacabezas se encuentra la inscripción RS 4 en el mismo color. Los logotipos en los umbrales de las puertas y las proyecciones RS de los LED de entrada son blancos.

Test Rápido / Audi RS 4 Avant edition 25 years.

Turbos en posición central

El V6 2.9 TFSI monta sus dos turbos dentro de la "V" de los cilindros, reduciendo el retraso del turbo y entregando 600 Nm desde sólo 1.900 rpm para una respuesta instantánea



Inyección dual FSI + MPI

Combina inyección directa e indirecta para mejorar la combustión, reduciendo emisiones en cargas bajas y maximizando la potencia en altas revoluciones

Suspensión RS con DRC

La RS Sport Plus con Dynamic Ride Control usa amortiguadores interconectados hidráulicamente para minimizar balanceos y ofrecer máxima estabilidad en curva





pasada. En autopistas de países como Alemania o fuera de la red vial, se puede alcanzar una velocidad máxima aumentada de hasta los 300 km/h. Su sistema de frenos carbocerámicos RS de serie se encargan de ayudar en las aceleraciones negativas.

Se nota rápido y te lo dice tu pareja... que el Audi RS 4 Avant edition 25 years equipa de serie la suspensión deportiva RS pro, tipo coilover ajustable que garantiza una combinación perfecta de dinámica y confort y que hacen de este coche una tabla auténtica que no conoce oscilaciones. La altura de la carrocería es 10 mm inferior a la del RS 4 Avant, y adicionalmente puede rebajarse de forma manual otros 10 mm, para conseguir un recorte total 20 mm inferior a la del modelo de serie. Curiosamente los raíles del techo se han eliminado para dotar al vehículo de una silueta más plana y deportiva. La edición conmemorativa también incorpora el diferencial deportivo quattro, que garantiza una mayor agilidad y un mayor protagonismo del eje trasero para aumentar la diversión al volante, especialmente en el modo de conducción "dynamic". El software actualizado de la unidad de control de la

transmisión acelera los tiempos de cambio y mejora notablemente la distribución entre los distintos perfiles de conducción. En exclusividad para el Audi RS 4 Avant edition 25 years, se ha aumentado la caída negativa del eje delantero en dos grados y se ha recurrido a brazos de suspensión más rígidos. El resultado se nota muy rápido y se resume en un mayor agarre y un comportamiento en las curvas más preciso, sólo apreciable si conduces simultaneo RS4 y RS4 "25. Un subchasis firmemente fijado en el eje trasero y el diferencial Torsen optimizado proporciona una respuesta más precisa de la suspensión y un mejor rendimiento gene-

Coincidiendo con el lanzamiento de esta edición especial, Audi collection presenta el cronógrafo RS 4 Avant edition 25 years, inspirado en el diseño del vehículo

ral que a veces es mejor renunciar a él, si es tu coche de día con lo que el recorrido entre casa y negocio, si te descuidas... se convierte en un circuito. Este Avant edition 25 years equipa de serie neumáticos Pirelli P-Zero Corsa de alto rendimiento diseñados para la carretera, pero también para circuito. Los

neumáticos van montados sobre llantas de aleación mecanizadas de 20 pulgadas acabadas en color Paladio mate. Las llantas forjadas paquete Competition tienen un peso optimizado y su diseño se ha resaltado mediante un proceso especial de fresado. Los clientes que reciben este coche, además de una charla larga, como si fuese el cura del colegio, también reciben un kit compuesto por un segundo juego de neumáticos, los Pirelli P-Zero Trofeo RS semi-slick con el sistema Pirelli Track Adrenaline, diseñados específicamente para su utilización en circuito y montados sobre llantas de aleación de 20 pulgadas de diseño exclusivo acaba-

das en negro mate. A España sólo han llegado seis unidades del RS 4 Avant edition 25 years. Producción europea del Del 1 al 250 y para España del #40 a #45 y diez ejemplares del RS 5 Sportback performance edition, otra bomba nostálgica que pronto les contaremos. Ambos modelos están considerados el bu-

que insignia de cada carrocería. El RS4 aparece en color "Amarillo Imola" esta vez en recuerdo al Audi RS4 Sport de 2002, pero también se puede optar por el color Negro Mythos, mucho más discreto y vendible, aunque el cliente RS suele ser un tipo atrevido. Creo que pocos coches y en lo que va de año, me han hecho soñar como este Audi y te dan una idea de la evolución técnica que ha habido. Todo son recuerdos cuando en los años noventa Audi estableció la idea del familiar deportivo con los Avant RS2 (una locura que firmaba Porsche) y los más grandes S6 plus. Sin embargo, el primer modelo RS de quattro GmbH (ahora Audi Sport GmbH) fue el RS4 Avant de la generación B5, lanzado al mercado en 1999. También diseñó Porsche el motor del SEAT Ibiza con la frase "System Porsche" sobre la tapa culata. Aquello no volverá, pero sirvió para demostrar que los SEAT no se rompían y les acercó a Grupo Volkswagen, que compró la empresa en 1986. Comparado con el Audi S4, el RS2 irrumpió en escena con una carrocería ensanchada y un motor biturbo de seis cilindros y 2,7 litros desarrollado en colaboración con el preparador Cosworth, que para la época rendía una impre-

Los asientos RS tipo bucket con pespuntos de nido de abeja y el respaldo de carbono, lucen una impresionante combinación de cuero negro y microfibra Dinamica que también llevan pespuntos amarillos en contraste

sionante potencia de 380 CV. Era el coche de los ricos que querían imitar al rey Juan Carlos como fuese y de los gentleman driver, cuando se apeaban de sus coches de pista. También las mamás divorciadas utilizaron el RS4 como reclamo publicitario de su nueva situación en los clubes de polo y golf. Pronto se puso de moda y era raro no ver una legión de RS4 o RS6 en Baqueira, Mónaco o Andorra. La versión más deportiva de la primera generación RS4 llegó al mercado en 2001 con el RS4 Sport y todo gracias a sus triunfos en rallye. Sus caracte-

rísticas incluían una suspensión aún más baja, asientos tipo bacquet, escape deportivo y volante forrado en piel. Un detalle exclusivo es la inscripción "RS 4 edition 25 years" grabada en las ventanillas entre los pilares C y D. El paquete carbono mate se ha diseñado solo para esta edición con los blades delanteros, los faldones laterales y las extensiones de los umbrales, así como el clip del difusor y las carcasas de los retrovisores exteriores acabados en carbono mate. Una locura de diseño que se acerca mucho al Audi RS6 GT que probamos en el número anterior de CAR junto a piezas como el 911 GT3 RS y Ferrari Purasangue. Y ya para los puristas de la marca de los aros, el cliente de un RS4 "25 también reciben unos guantes para conducir, que han sido especialmente diseñados por Alpinestars para la edición especial con detalles en color amarillo. Ahora llega el disgusto de los más fanáticos y es que el Avant edition 25 years, se podía pedir desde mayo del pasado año, por algo menos de 170.000 euros, pero usted llega tarde porque están todos más que vendidos, pero como decía el Gran Javier Toda: "si hay dinero hay coche, por muy limitada que sea la serie".



El interior, con sus costuras decorativas amarillas, recuerda a la combinación de cuero Alcantara negro/amarillo del RS4 Sport de 2001.

Por primera vez, las alfombrillas llevan el logotipo RS 4, y tanto el tradicional rombo rojo de Audi Sport como la inscripción RS en negro pasan a ser amarillos en el modelo conmemorativo



El aro del volante, los reposabrazos de las puertas, la consola central en Alcantara en color negro oscuro y el fuelle de la palanca de cambios presentan costuras de contraste amarillas.

COMING SOON



Lifestyle · Events · Networking
Marbella's ultimate supercar club & race team



PORSCHE

APPROVED



Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupe

194.900 €

- Kilómetros: 8.875 km
- Fecha de matriculación: 12/2024
- Potencia: 544 kW / 739 hp
- Paquete Sport chrono
- Escape Deportivo
- Faros LED con anagrama Porsche
- Paquete Lightweight Sport en Carbono
- Pantalla para pasajeros



Porsche 718 Spyder RS (982)

205.900 €

- Kilómetros: 13 km
- Fecha de matriculación: 01/2025
- Potencia: 368 kW / 500 hp
- Paquete Weissach
- Cinturones de seguridad en color Rojo carmín
- Paquete Sport Chrono
- Escape deportivo



Porsche 911 GT3 (992 I)

220.911 €

- Kilómetros: 14.174 km
- Fecha de matriculación: 04/2024
- Potencia: 375 kW / 510 hp
- Paquete sport chrono
- Escape deportivo
- Asientos deportivos Bucket
- Jaula de seguridad

¿Re-divertirse? ¿Re-apasionarse? Re-estrenar un Porsche.

Vehículos de Re-estreno Porsche Approved.

Elegir un Porsche es decidirse por una máquina casi perfecta destinada a proporcionar sensaciones de conducción únicas mientras mantiene un alto valor de mercado.



Centro Porsche Barcelona

C/ Botánica, 89
08908 Hospitalet de Llobregat
(Barcelona)
Tel. 930 181 300

Showroom

C/ de París, 123
08036 Barcelona
Tel. 930 181 300

Avinguda de Cerdanyola, 89
Sant Cugat de Vallés,
08173 Barcelona
Tel: 930 002 783

[porsche-barcelona.com](https://www.porsche-barcelona.com)

Los datos de consumo de combustible y emisiones de estos vehículos han sido medidos de conformidad con el procedimiento de ensayo NEDC. Estos valores no son comparables a los valores obtenidos con arreglo al procedimiento WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure o Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros), un procedimiento de medición más realista para determinar los datos de consumo y de emisiones contaminantes (CO₂) y cuya consecuencia es que en muchas ocasiones, los valores de consumo y de emisiones contaminantes (CO₂) determinados por el procedimiento de ensayo WLTP son superiores a los determinados siguiendo el procedimiento de ensayo NEDC. Usted podrá encontrar más información sobre la diferencia entre WLTP y NEDC en el siguiente enlace www.porsche.com/wltp.



AUTOTRADE



Ferrari Roma
Año 2021



Lotus Excel SE



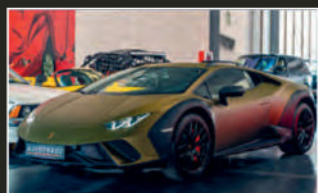
Mercedes SLS AMG Cabrio



Bentley Continental
Gt S V8 8.000 Km



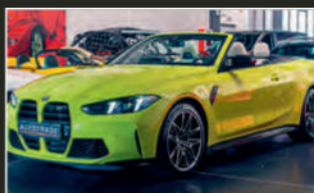
McLaren 650 S Le Mans
Edition 1/50 3.000 Km



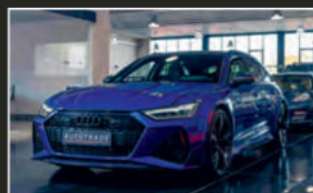
Lamborghini Huracan
Sterrato 2025



Toyota Yaris Gr
Auto 2024



BMW M4 Competition Cabrio
2.500 Km



Audi RS6 Avant TFSI Quattro
Auto 600 CV Año 2022



Porsche Panamera Turbo
Sport Turismo 70.000 Km



Mercedes SLS AMG Coupé
Año 2010



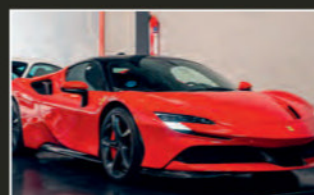
Bentley Continental
GT S V8 Año 2023

*Hacemos custodia
y mantenimiento
anuales de
clásicos y
deportivos*

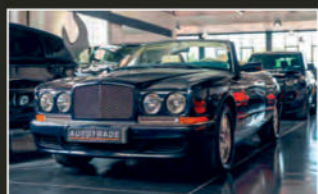
Consultar precio



Bentley Continental
Gt W12 2011



Ferrari SF90
Stradale 600 Km



Bentley Azure
45.000 Km Auto



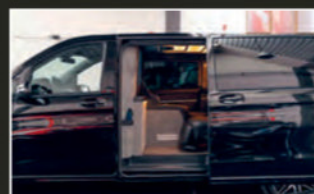
Porsche 964 Speedster



Ferrari FF F1
30.000 Km



Porsche 911/991 Carrera
4 Gts Cabrio Pdk



Mercedes V 300 D
Personalizada Ertex



Can Am Maverick X RS Turbo
8.500 Km



Cupra Formentor 2.5 TSI
VZ5 4Drive DSG 390 CV



Ferrari 612 Scaglietti F1
Año 2007



Renault Spider
1.300 Km



Ferrari F8 Tributo 1.000 Km



Porsche Macan
GTS PDK



Range Rover Sport SDV6
249 CV SE 29.000 Km



Toyota Land Cruiser
250 VX 2.8 D Auto



Bentley Bentayga V8
32.000 Km



Ford Ranger Raptor Doble
Cabina 2.0 Ecoblue 4x4 Auto



356 B 1600 BT5 Cabrio (1960) / Color Blanco Ivory con interior negro / Certificado Porsche + Kardex / Trabajos de restauración y renovación recientes / Historial / Kit de frenos de disco



911 2.0 SWB (1967) / Color Sand Beige con interior negro / Chasis corto / Matricula histórica / Certificado Porsche / Matching Numbers / Volante de madera / Historial



911 Carrera 3.2 Backdating (1988) / Manual G50 / 228.050km / Color Light Ivory / Carrocería estrecha tipo 911 Pre-73 / Dirección asistida / Motor restaurado / Radio Porsche Classic



944 S2 (1989) / Manual / 163.062km / Color rojo guardia con interior negro / Nacional / Opción 220 / Aire Acondicionado / Largo historial / Embrague y distribución nueva



996 Carrera MK2 (2001) / Tiptronic / 116.334km / Color Gris Ártico con interior negro en cuero / IMS cambiado / Libro sellado completamente / Asientos Confort calefactables / Parkassist



997.2 Targa 4S (2009) / 105.468km / PDK / Color marrón Macadamia con interior marrón caramelo / Paq. Sport Chrono / Escape deportivo / Asientos vent. y calefact. / Extras Porsche Exclusive

VENDIDO



Cayman S 981 (2014) / 54.286km / Manual / Color rojo Guardia con interior Alcantara negro / PDLS / ParkAssist / Volante y asientos Deportivos / Llantas Carrera S de 20" / Libro



718 Cayman S (2016) / 81.200Km / PDK / Nacional / Color gris Agata / Único propietario / Libro sellado completo en Centro Porsche / Paq. Sport Chrono / Volante GT / Llanta Carrera S 20"



991.2 Carrera Cabriolet (2017) / 53.506km / PDK / Nacional / Color rojo carmín con interior negro / Paq Sport Chrono / PDLS+ / Asientos ventilados-calefactados / Sist. Elevación eje delantero



BENTLEY

Bentley Barcelona

Bentley Barcelona - Passeig de la Zona Franca, 10. 08038 Barcelona. +34 933 03 77 66 - info@bentley-barcelona.es



Bentley Bentayga V8 S

2024, Grey / Amber
1.413 km, 339.000 €



Bentley Continental GT V8 Azure Coupé

2023, Dragon Red / Black
4.000 km, 260.000 €



Bentley Flying Spur Azure Hybrid

2023, Thunder / Linen
50 km, 240.000 €

Bentley Madrid

Bentley Madrid - Parque Empresarial Prado del Espino, Calle Vidrieros, 5. 28660 Boadilla del Monte. + 34 914 58 55 59 - info@bentleymadrid.com



Bentley Continental Supersports

2017, Hallmark / Beluga
59.000 km, 139.000 €



Bentley Flying Spur

2023, Hallmark / Brunel 13.639 km,
229.000 €



Bentley Bentayga S V8

2024, Cambrian Grey / Beluga
10.100 km, 299.000 €

Bentley Marbella

Bentley Marbella - Av. Norberto Goizueta, s/n. 29670 San Pedro Alcántara, Marbella, Málaga. +34 952 78 52 58 - info@bentley-marbella.es



Bentley Continental GTC V8

2021, Glaciar White / Beluga
32.062 km, 239.900 €



Bentley Flying Spur V6 Hybrid

2023, Viridian / Linen
13.200 km, 229.900 €



Bentley Bentayga V6 Hybrid

2022, Black Sapphire / Linen
33.620 km, 197.900 €

Nos obsesionamos con cada detalle.

Porque sabemos que tú también lo harás. Sólo su concesionario certificado por Bentley puede ofrecerte la confianza de que su coche es exactamente como Bentley lo pensó, inspeccionado y probado por técnicos capacitados de Bentley, le proporcionamos un historial de servicio totalmente validado y lo cotejaremos con las especificaciones de construcción originales.

Para obtener más información, selecciones la unidad Bentley que le interese y póngase en contacto con el concesionario de referencia.

El nombre Bentley y la B alada son marcas registradas. © 2022 Bentley Motors Limited.

CERTIFIED

— BY —

BENTLEY



Ferrari 312b

No.6 ganador gp de sudáfrica 1971 Mario Andretti 1:43

El Ferrari 312B No.6, ganador del Gran Premio de Sudáfrica de 1971, es una auténtica joya de la Fórmula 1, pilotada por el legendario Mario Andretti. Este monoplaça, diseñado por Mauro Forghieri, marcó una evolución clave en la historia de Ferrari, al incorporar un motor Flat-12, que ofrecía mejor distribución del peso, mayor

potencia y un rendimiento más eficiente en las curvas. La carrera en Kyalami, disputada el 6 de marzo de 1971, fue testigo de la primera victoria de Andretti en la Fórmula 1, un logro histórico tanto para él como para Ferrari. A pesar de una competencia feroz con pilotos como Jackie Stewart y Clay Regazzoni, el estadounidense manejó magistralmente, asegurando la victoria

con una combinación de velocidad, habilidad y estrategia impecable. La versión 1:43 de este icónico coche es una fiel reproducción de su diseño original, con su inconfundible color rojo, el número 6 y los detalles aerodinámicos que hicieron del 312B un auto legendario. Es una pieza imprescindible para coleccionistas y apasionados del automovilismo.

AUTOMOBILIA



1 FERRARI 312B NO.6 GANADOR GP DE SUDÁFRICA 1971 MARIO ANDRETTI 1:43

Color: Livery de competición
Ref.: LSRC102.
Precio: 119,90 euros.

2 FERRARI F80 1:43

Ref.: LS559L
Color: Viola Hong Kong con Livery
Disponibilidad: Producción futura
Precio: 135 euros.

3 FERRARI SF90 XX SPIDER 1:43

Color: Giallo Tristrato.
Ref.: LS552E.
Precio: 140 euros.

4 LAMBORGHINI HURACÁN STJ 1:43

Color: Blu Eliadi.
Ref.: LS557.
Precio: 50 euros.

5 FERRARI 365 P2 NO.19 24H LE MANS 1966

Color: Livery de competición
Ref.: LSLM136
Precio: 115 euros.

6 BUGATTI BOLIDE 1:43

Color: Quartz White
Ref.: LS528E.
Precio: 439 euros.

7 LAMBORGHINI URUS SE 1:43

Color: Arancio Egon
Ref.: LS554A.
Precio: 191 euros.

AUTOGUÍA.

ABARTH

Italy Tel. 91 885 37 00 / www.abarth.es



ASTON MARTIN

Spain Tel. 93 289 63 63. www.carsgallery-astonmartin.es
UK Tel. 91 457 76 34. www.astonmartindealers.com



BMW

Germany Tel. 91 335 05 05 / www.bmw.es



DACIA

France Tel. 902 245 200 / www.dacia.es



AIWAYS

Spain Tel. 900 118 808 / www.aiways-mobility.es



Audi

Germany Tel. 93 402 89 67 / www.audi.es



BUGATTI

Germany Tel. 91 458 55 59 / www.bugatti-cars.com



dr

Spain www.drauto88.com



Alfa Romeo

Italy Tel. 91 885 37 00 / www.alfaromeo.es



BAIC

China www.baic.es



BYD AUTO

China Tel. +31 (0)10 2070888 / www.bydauto.eu



DS AUTOMOBILES

France Tel. 915 851 955 / www.dsautomobiles.es



ALPINE

France Tel. 910 382 323 / www.alpine-rrg.com/es_es



BENTLEY

Spain Tel. 91 521 21 41 / madrid.bentleymotors.com
UK Tel. 932 896 363 / www.carsgallery-bentley.es



CITROËN

France Tel. 91 585 11 00 / www.citroen.es



DFSK

China Tel. 910 887 979 / www.dfsmotors.es



GT *Stradale*
SUPPORT SERVICE

Tu especialista Ferrari & Maserati

Mantenimiento, reparación y restauración
con el mejor equipo de profesionales

Camino de Hormigueras, 178 - Nave 6 - 28031 Madrid (Spain)

T. (+34) 91 223 70 68
M. (+34) 629 201 502

www.gtstradale.com

info@gtstradale.com
[facebook/gtstradale](https://facebook.com/gtstradale)



* GT STRADALE es un taller mecánico independiente especialista en Ferrari y Maserati. GT STRADALE emplea piezas genuinas adquiridas del distribuidor oficial. GT STRADALE no tiene ninguna vinculación con Ferrari, S.P.A.

Ferrari

APPROVED

CERTIFIED PRE-OWNED PROGRAMME

INSPECCIÓN DETALLADA
POR TÉCNICOS FERRARI

HISTORIAL Y PROCEDENCIA
VERIFICADO EN CADA FERRARI

GARANTÍA FERRARI

FERRARI OFFICIAL DEALER | MARBELLA



Ferrari California T | 2016 | 40.570 Km. | Approved



Ferrari GTC4 Lusso T | 2017 | 19.891 Km. | Approved



Ferrari Portofino | 2019 | 21.459 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER | BARCELONA



Ferrari Roma | 2022 | 30.500 Km. | Approved



Ferrari 812 GTS | 2021 | 13.000 Km. | Approved



Ferrari 296 GTB | 2023 | 1.700 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER | MADRID



Ferrari SF90 Spider | 2022 | 2.850 Km. | Approved



Ferrari 296 GTS | 2022 | 9.780 Km. | Approved



Ferrari Portofino | 2019 | 42.000 Km. | Approved



Red de concesionarios Ferrari España

Ferrari Marbella

Avda. Norberto Goizueta, s/n
29670 San Pedro Alcántara, Marbella
Tel. +34 95 278 22 11
ferrari@cdesalamanca.com
marbella.ferraridealers.com

Ferrari Barcelona

Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Madrid

Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
madrid.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia

Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia
Tel: +34 96 347 91 99
ferrari@quadis.es
barcelona.ferraridealers.com

Ferrari.com

Ferrari

Tel. 91 411 34 80 / www.ferrari.com/es



HYUNDAI

Tel. 91 360 52 60 / www.hyundai.es



INEOS

Tel. 900 031 151 / www.ineosgrenadier.com/es/



KGM

Tel. 900 101 707 / www.kgm.com.es



JAECOO

www.jaecoglobal.com



KIA

Tel. 91 579 64 66 / www.kia.es



JAGUAR

Tel. 91 578 62 00 / www.jaguar.com/es



Koenigsegg

Tel. 952 79 39 09 / www.firstcargroup.com



Jeep

Tel. 91 484 65 72 / www.jeep.es



Lamborghini

Tel. 91 715 40 11 / www.lamborghini-madrid.com
Tel. 93 362 41 23 / www.lamborghini-barcelona.es



FIAT

Tel. 91 885 37 00 / www.fiat.es



LANCIA

Tel. 91 885 37 00 / www.lancia.es



Ford

Tel. 91 714 51 00 / www.ford.es



LAND ROVER

Tel. 91 578 62 00 / www.landrover.com/es



HONDA

Tel. 900 204 205 / www.honda.es



LEAPMOTOR

www.leapmotor.com/es_es



DP

LUXE DETAIL



Detailing y mucho más...



C/ Vereda de Barros 38
P.I. Ventorro del Cano
Boadilla del Monte (Madrid)



622496758



dpluxedetail

info@detailing-pulauto.es



When the perfection Turns into obsession



**Lancia Delta Integrale HF16V
EVO 1**
155.000 kms (Motor 37.000 Kms)
82.500€



VW Golf GTI MK1
5.000 kms desde restauración
28.000€



**Land Rover Defender
TD4 Corto 2009**
Preparación Chelsea Truck
95.500€



Porsche 911 (964)
178.50 kms
103.000€



Porsche 911 SC
19.500 Millas (31.200 Kms)
Estado Original.
120.500€



BMW Z3 2.2i
58.000 kms
19.500€



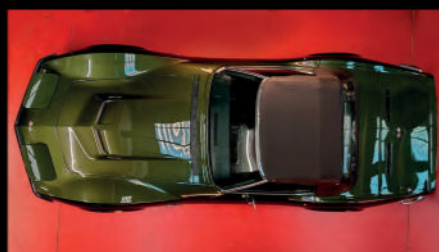
Porsche 993 4S 1997
97.500Kms
135.000€



Land Rover Wolf Original
Incluidoremolque Sankey
48.500€



Visita el Stock Actualizado y la
información ampliada de cada
vehículo.



Corvette C3 Stingray 454 Big Block
Año 1972
Completamente original
81.500€

Classic
Sttoon

**Custom-built and Restored by us
Reimagined by you**

www.sttoonclassic.com

C/ Vereda de los Barros, 40 Pol. Ind. Ventorro del Cano (Boadilla del Monte) Madrid Telf.: 91 064 85 04 Email: info@sttoon.com

LEXUS

Tel. 91 050 57 00 / www.lexusauto.es



MAZDA

Tel. 91 418 54 80 / www.mazda-es.com



MINI

Tel. 91 335 05 05 / www.mini.es



OPEL

Tel. 91 456 92 00 / www.opel.es



LYNK & CO

Tel. 800 000 244 / www.lynkco.com

LYNK & CO



McLaren

Tel. 930 155 346 / www.barcelona.mclaren.com



MITSUBISHI

Tel. 91 387 74 00 / www.mitsubishi-motors.es



PAGANI

Tel. 902 320 530 / www.pagani.com



LOTUS

Tel. 662 576 393 / www.lotuscarwagen.com



Mercedes-Benz

Tel. 902 99 86 06 / www.mercedes-benz.es



MORGAN

Tel. 914 57 76 34 / www.tayre.es/morgan



PEUGEOT

Tel. 91 347 20 00 / www.peugeot.es



Maserati

Tel. 91 411 34 80 / www.maserati.com



MG MOTOR

Tel. 911 09 55 55 / www.mgmotor.eu/es-ES/



OMODA

Tel. 900 989 191 / www.omodaoficial.es



Polestar

Tel. 900 861 699 / www.polestar.com



SÍGUENOS

Contacto
+34 910572936
+34 638524900
+34 630650122

WRAPPING • DETAILING • MULTIMEDIA • PERFORMANCE

OFFICIAL DEALER

ABT

AKRAPOVIČ

Capristo
Exhaust





CENTRO DE CARROCERÍA Y PINTURA

Limpio y ordenado, así es como lo hacemos



ASTON MARTIN



BENTLEY



- Tecnisport Madrid es el centro de reparación autorizado y designado por Maserati, Aston Martin y certificado oficial por Bentley y Rolls Royce
- Nuestros estándares de calidad son los más altos y exigentes
- Centro de reparación Body Paint & Aluminum Center & carbon
- Box de carrocería con iluminación independiente acabado inox
- Box de aluminio equipado con las últimas tecnologías disponibles, sistemas de bancada, máquina trifásica de puntos de acero de alta resistencia, equipos de remachado de aluminio, aspiración de humos / gases y aspirador Vas de partículas de aluminio.B
- Cabina de pintura de 8m y doble iluminación led, flujo de aire tecnología inverter y quemador vena de aire, con pantalla táctil de alta tecnología y acabado Inox
- Zona control de calidad, túnel de iluminación con luz cálida y fría para el estricto control de calidad de nuestros trabajos

AGUILERA AUTOPREMIUM



Abarth 595 Pista
Año: 2018; 34.516 km; 160 CV
Precio: 20.990€



Toyota GR86 Circuit Pack
Año: 2024; 8.291 km; 235 CV
Precio: 44.990€



Porsche 987 Boxster
Año: 2004; 107.300 km; 240 CV
Precio: 25.990€



Porsche 991.2 GT3
Año: 2018; 33.665 km; 500 CV
Precio: 154.990€



McLaren MP4-12C Spider
Año: 2013; 34.298 km; 625 CV
Precio: 129.990€



Porsche 992 Turbo S
Año: 2020; 29.603 km; 650 CV
Precio: 239.990€



Renault Clio V6
Año: 2003; 38.015 km; 255 CV
¡ Vendido !



Mercedes-Benz 190 SL
Año: 1960; 49.745 km; 105 CV
Precio: 139.990€



Mercedes-Benz 300 SL
Año: 1986; 76.751 km; 188 CV
Precio: 44.990€



Porsche Panamera E-Hybrid
Año: 2019; 55.087 km; 462 CV
Precio: 69.990€



Audi RS6
Año: 2020; 128.901 km; 600 CV
Precio: 89.990€



Mercedes-Benz E53 AMG Estate
Año: 2019; 77.702 km; 435 CV
Precio: 52.990€



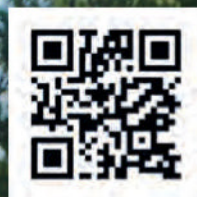
TENEMOS LA AVENTURA CON LA QUE SUEÑAS



AMENCARS
American Cars



ENTREGA
INMEDIATA



www.amencars.es



DISTRIBUIDOR OFICIAL EXCLUSIVO EN ESPAÑA

EXPOSICIÓN - POSTVENTA - ACCESORIOS - RECAMBIOS

+34 649 364 029

DODGE

RAM

Cadillac

GMC

CHEVROLET

LINCOLN

CORVETTE

NEC
SPECIALTY VEHICLES

gm

SV
SPECIALTY VEHICLES

VEHÍCULOS SEMINUEVOS

TAYRE SPORT

Desde 1965

Especialistas en vehículos premium y de alta gama
¡Encuentra tu próximo coche!

Más de 100 vehículos Premium de ocasión.



CONSULTA
NUESTRO STOCK

COMPRAMOS
SU COCHE

C/ López de Hoyos, 64
28002 - Madrid
91 562 64 81
@tayreautomoción



Morgan 4/4

Potencia: 113 CV, KM: 66.000.
Matriculación: 2000. **39.500€**



Aston Martin Vantage V8

Potencia: 510 CV, KM: 49.000.
Matriculación: 2018. **136.000€**



Mercedes-Benz Clase GLE Coupé

Potencia: 557 CV, KM: 46.000.
Matriculación: 2018. **71.800€**



Aston Martin DB11

Potencia: 510 CV, KM: 15.250.
Matriculación: 2022. **187.000€**



Maserati Ghibli V6

Potencia: 306 CV, KM: 65.100.
Matriculación: 1994. **48.000€**



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

Potencia: 520 CV, KM: 11.644.
Matriculación: 2024. **98.000€**



McLaren 650S Spider

Potencia: 650 CV, KM: 25.420.
Matriculación: 2015. **169.000€**



Jeep Gladiator 3.0 Ds Overland

Potencia: 264 CV, KM: 56.600.
Matriculación: 2022. **55.800€**



Aston Martin Vantage S V8

Potencia: 436 CV, KM: 38.800.
Matriculación: 2017. **85.000€**

TAYRE.es

Empresa dedicada a la venta y compra de vehículos premium



119.990 €

AUDI RS6 AVANT 4.0 TFSI
QUATTRO S-TRONIC - 600 CV



134.990 €

AUDI Q8 RS TFSI QUATTRO
TIPTRONIC - 600 CV



94.990 €

BMW SERIE 5 M5A
COMPETITION - X CV



34.990 €

BMW X6 XDRIVE 30D - 258 CV



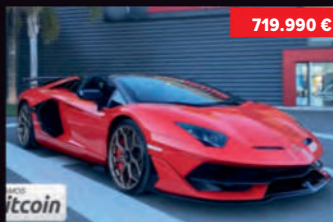
766.000 €

FERRARI 488 PISTA SPIDER - 720 CV



84.990 €

RANGE ROVER SPORT
3.0 D DYNAMIC - 249 CV



719.990 €

LAMBORGHINI AVENTADOR
SVJ V12 ROADSTER - 770 CV



349.990 €

FERRARI F8 SPIDER - 720 CV



49.990 €

MASERATI LEVANTE 3.0 - 340 CV



109.990 €

MERCEDES-BENZ AMG GT C
ROADSTER 4.0 V8 BITURBO - 557 CV



229.990 €

MERCEDES-BENZ G 63
AMG BRABUS - 585 CV



154.990 €

PORSCHE 911 CARRERA S
3.0 - 450 CV



269.990 €

MERCEDES-BENZ CLASE G 63
AMG V8 BITURBO - 585 CV



249.990 €

PORSCHE 911 GT3 - 510 CV



59.990 €

JEEP WRANGLER
JK 3.8L V6 - 220 CV



69.990 €

PORSCHE PANAMERA 4S - 421 CV



Teléfono: 605 932 417

www.puertomotor.es // ventas4@puertomotor.es

C/Barranco esq. C/Estuario 11500 El Puerto de Sta María. (Cádiz)



CIRCUITO DE MADRID JARAMA - RACE

DRIFT SPAIN

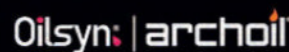


ROUND 2
MADRID
12-13 ABRIL

COMPRA TU ENTRADA EN **DRIFTSPAINSERIES.COM**



Lenovo



PORSCHE

Tel. 91 203 56 01 / www.porsche.es



SERES

www.seresmotor.es



SUZUKI

Tel. 91 151 95 50 / www.suzuki.es



**PARA ANUNCIARSE
EN LA AUTOGUÍA**
915 946 930

RENAULT

Tel. 91 374 22 00 / www.renault.es



SKODA

Tel. 93 402 89 67 / www.skoda.es



TESLA

Tel. 91 038 21 34 / www.tesla.com/es



VOLVO

Tel. 91 566 61 00 / www.volvocars.es



ROLLS-ROYCE

Tel. +377 97 97 97 30 / www.rolls-roycemotorcars.com



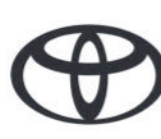
smart

Tel. 902 99 86 06 / www.smart.com



TOYOTA

Tel. 91 151 33 00 / www.toyota.es



VOYAH

www.voyah.es



SEAT

Tel. 93 487 88 55 / www.seat.com



SUBARU

Tel. 91 369 28 90 / www.subaru.es



Volkswagen

Tel. 93 402 89 67 / www.volkswagen.es



XPENG

Tel. 913 341 024 / www.xpeng-auto.es



SUSCRÍBETE A car

Y consigue hasta 8 números gratis



2 años

**24 NÚMEROS
CAR**

85,50 €*

23% dto

**6 NÚMEROS
CAR
26,50 €***

1 año

**12 NÚMEROS
CAR**

49,95 €*

21% dto

**3 NÚMEROS
CAR**

13,50 €*

Y sigue toda la actualidad en
la newsletter de revistacar.es

CORREO DE ATENCIÓN A SUSCRITORES: CAR@SGEL.ES

Horario: lunes a viernes 10.00 a 19.00 Oferta válida solo en el territorio nacional. Hasta el 31 de diciembre de 2025. De conformidad con la normativa vigente en materia de protección de datos, le informamos de que los datos personales solicitados pasarán a formar parte de un fichero titularidad de Team CAR Spain Publicaciones, S.L., con domicilio en la calle Gobelos, 25 28023 Madrid (La Florida), con la finalidad de gestionar su suscripción y prestarle los servicios de información acerca de las ventajas y descuentos inherentes a la misma, así como mantenerle informado por cualquier medio incluido el electrónico, de otras ofertas y promociones propios o de terceros que puedan ser de su interés, aún cuando haya finalizado su suscripción, y en caso de desear oponerse a este tratamiento, podrá hacerlo en el momento de informar de los datos, así como ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición al tratamiento de sus datos, dirigiéndose a progresar en la dirección electrónica car@zendis.es o en la dirección postal anteriormente mencionada. En caso de baja de la suscripción a Team CAR Spain Publicaciones, no existe devolución del importe por parte de Team CAR Spain Publicaciones.

* Promoción válida para pagos con recibo domiciliado y tarjeta. Tres números gratis con la suscripción de un año y ocho con la de dos años.





2025

UN CLUB CON MUCHO **SABOR**

Únete a la familia
PORSCHE CLUB ESPAÑA

www.clubporsche.es



PORSCHE



Castillo-Olivares
luis moreno



HD
COMPLIANCE
EFFICIENCY

kience

AKRAPOVIC

meSolver

ACV AGENCIA
CASCO VIEJO

Tienda especializada en coches de colección.

Todos los principales fabricantes y escalas. Envíos internacionales.

+376 640 656

Avda. de les Escoles 7
Escaldes **ANDORRA**
+376821314

síguenos



Basar Valira



Ferrari SF 90 Stradale
2021 - 14.000 Kms
500.000 €



Maserati MC20
2021 - 4.000 Kms
240.000 €



Aston Martin DBS Superleggera
2020 - 25.000 Kms
240.000 €



Bentley Continental GT V8
2021 - 10.000 Kms
225.000 €



Ferrari Roma
2021 - 19.000 Kms
215.000 €



Mercedes-Benz G 63 AMG
2019 - 64.000 Kms
170.000 €



Ferrari California
2016 - 51.000 Kms
150.000 €



Porsche 911 GT3
2022 - 22.000 Kms
219.000 €



Land Rover Range Rover Sport HSE
2024 - 11.000 Kms
120.000 €



Ford Mustang Shelby Golden Ticket
2019 - 10.000 Kms
170.000 €



Chevrolet Corvette C8
2021 - 12.000 Kms
115.000 €



BMW M3 Competition Touring
2023 - 25.000 Kms
105.000 €



EAB AUTOMOCION

**ESPECIALIZADOS EN VEHÍCULOS
DE ALTA GAMA**

**En EAB Automoción, la potencia, la pasión y la precisión es nuestro compromiso.
Tu deportivo o vehículo de alta gama siempre en las mejores manos**

Carretera de Villaviciosa de Odón s.n. 28935. MADRID Tlf: 663805129.

Amore Ferrari 3

Se acaba de celebrar Amore Ferrari 3. Ya en su tercera edición, el 14 de febrero acudieron al evento cuarenta deportivos de la marca, con sus pilotos compartiendo pasión y emoción en el circuito madrileño del Jarama. Los modelos de la serie Icona fueron los más admirados. **POR: TEAM CAR**



Espectacular imagen con los tres modelos Icona de serie limitada. De izquierda a derecha Ferrari Monza SP1, Ferrari Daytona SP3 y Ferrari Monza SP2.

EN LA PRIMERA EDICIÓN de este evento impulsado por Santogal Ferrari Madrid en 2023, pudimos admirar veintisiete coches de la marca, y en el recién celebrado fueron cuarenta. Y no destacó solo la cantidad, sino también la calidad de los deportivos que rodaron por el circuito madrileño. No obstante el evento duró dos días, y comenzó con una cena cóctel de lujo en las instalaciones de Santogal Ferrari Madrid. Una velada donde Luis

Pessanha, General Manager de Santogal Ferrari Madrid y anfitrión del evento, recibió junto a su equipo a los invitados. Una vez más reinó la camaradería entre los asistentes, muchos de ellos ya buenos amigos gracias a la pasión compartida. Como nos dijo uno de los entusiastas, el mundo Ferrari es una gran familia, “un viaje

que sabemos cuando empieza que no cuando termina, porque siempre hay nuevos modelos y experiencias que disfrutar”. En estas experiencias de vida tan estimulantes e inolvidables, el equipo de Santogal se ha convertido en un eje de transmisión esencial entre la fábrica de Maranello y los clientes.

EL EVENTO DURÓ DOS JORNADAS, Y COMENZÓ CON UNA CENA CÓCTEL EN LAS INSTALACIONES DE SANTOGAL FERRARI MADRID.

La noche tuvo además alguna sorpresa, como una pequeña muestra de la firma de barcos de lujo italianos Azimut-Benetti, el mejor astillero del mundo. Cuando llega el verano, bajar de un Ferrari solo apetece si es para subir en una de estas embarcaciones... El broche de oro fue el nuevo Ferrari 12 Cilindri en color blanco ártico. Este modelo ya fue presentado en 2024 por Santogal, en un evento en el Palacio de Cibeles. Allí se ofreció un espectáculo musical y también una exposición de los





Sobre estas líneas los modelos más destacados que acudieron al Jarama, incluyendo el 12Cilindri y el 365 GTS/4 "Daytona" Spider.



modelos antecesores, desde el "Daytona" pasando por el 550 / 575M Maranello, 599, F12, 812 hasta llegar al 12Cilindri. Pero la unidad que se expuso en la cena es la primera que ha llegado a España. La cita en el Jarama fue el 14 de febrero, día de los enamorados. No creemos que fuera casual, y es que el amor cada uno lo siente a su manera. Algunos acudieron al circuito con su deportivo amado, y otros

LA TECNOLOGÍA DE LOS FERRARI ACTUALES ES PURA MAGIA, Y PERMITE DISFRUTAR SIN NECESIDAD DE SER GRANDES PILOTOS

también con su amada pareja. El invierno se mostró clemente con los ferraristas y brilló el sol, de modo que pudieron conducir en condiciones óptimas. Con el fin de disfrutar al máximo de la experiencia, los propietarios pudieron rodar primero

acompañados de los monitores de la escuela de pilotos española E2P, capitaneada por Javier Morcillo. Nunca está de más conocer o recordar algunos trucos y peculiaridades de un trazado tan técnico como el madrileño. La conducción y la tecnología

de los Ferrari actuales es pura magia, porque permite disfrutar de las máximas prestaciones sin necesidad de ser consumados pilotos. Y al mismo tiempo, también permiten que los mejores conductores piloten al límite. Esto es lo que hicieron los afortunados propietarios de biplazas como los 812 Competizione, 488 Pista, 296 GTB/GTS o Ferrari SF90, entre otros. La jornada se convirtió en una auténtica fiesta del motor y de

RODÓ EL PRIMER 12CILINDRI QUE HA LLEGADO A ESPAÑA, Y FUE FANTÁSTICO PODER COMPARARLO CON EL DAYTONA SPIDER

entusiasmo por la marca italiana. Incluso en la entrada del Jarama se congregaron muchos jóvenes para disfrutar del diseño y el sonido de sus máquinas soñadas.

Y es que allí rugieron piezas que muy raramente se pueden admirar. Nada menos que los tres Ferrari de la serie Icona creados hasta el momento por la marca italiana: Monza SP1, Monza SP2 y SP3 Daytona. Como los amigos de Car sabrán, las barchettas SP1 y SP2 (se distinguen por ser monoplazas o biplazas) emplearon la base mecánica del 812 Superfast y su maravillosa mecánica 6.5 V12 atmosférica, que en las barchettas rinde de 810 CV. Presentadas en el Salón de París de 2018, solo se fabricaron 499 unidades a 1,6 millones cada una,

todas personalizadas a gusto del cliente. En el Jarama pudimos ver un SP1 rojo y un SP2 azul. Y aún más expectación creó el Daytona SP3, una maravilla que presume de las evocadoras formas de los sport prototipos de los años 60. Bajo su bella carrocería de fibra de carbono se oculta una moderna estructura de fibra de carbono y un glorioso V12 atmosférico 6.5 V12 (de la familia F140) con 840 CV. Otro regalo para la vista fue admirar el nuevo 12 Cilindri sobre la pista. El color blanco ártico es poco habitual, pero a la vista del resultado estético solo podemos felicitar a su propietario por su elección. Con este modelo, en la marca han buscado un coche que se posicionara a medio camino entre el confort de los Roma y

Purosangue, y la deportividad de los 296 y SF90. Su motor alcanza 830 CV a 9.250 rpm. y su fantástico y evocador diseño nos recuerda al del Daytona de 1968. En la parte trasera el cambio también es total, y no hay lugar para la nostalgia. El techo es de cristal tintado y la luneta trasera del mismo tono se integra con dos apéndices laterales. Además, al ser el coche de color blanco, contrasta todavía más. Fue fantástico poder comparar el 12Cilindri con el Daytona Spider que también acudió al Jarama. Solo se fabricaron 121 unidades

del Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider, lo que le convierte en uno de los descapotables más icónicos y cotizados de la marca. Al observar juntos al 12Cilindri y al Daytona Spider, queda patente que en Maranello saben cuidar su incomparable legado y proyectarlo hacia el futuro. Tras la inolvidable jornada, los entusiastas clientes de Santogal volvieron a casa encantados de formar parte de la familia Ferrari. Santogal ya tiene en mente Amore Ferrari 4, que se celebrará en septiembre de 2025. Vayan reservando las fechas porque las plazas son limitadas.

PARA MUCHOS FERRARISTAS, AMORE FERRARI YA ES UNA CITA FIJA DEL CALENDARIO. EL PRÓXIMO SE CELEBRARÁ EN SEPTIEMBRE.



El equipo de Santogal, con Luís Pessanha a la cabeza, junto a los clientes y amigos que acudieron al Jarama. En cada edición de "Amore Ferrari" la asistencia de participantes ha ido aumentando.

NO PUDO SER

En su año de debut con Ford, Carlos Sainz sufrió un vuelco en pleno Dakar. Pese a un gran esfuerzo por parte del equipo de volver a la pista, una grieta en la jaula antivuelco dictaría posteriormente su destino.



Carlos Sainz, de 62 años, listo para luchar por su 5 Dakar pese a las adversidades.

Matthew, ¿cuántas palabrotas hubo? Pausa. —Muchas. Muchas palabrotas, de ambas partes. Matthew Wilson, jefe del equipo Ford/M-Sport en el Rally Dakar, revive el momento, apenas unos días después del inicio del evento de este año, en el que Carlos Sainz, ganador del año pasado, volcó en el desierto. Los accidentes ocurren constantemente en el desafío de 7.725 kilómetros y 14 días alrededor de Arabia Saudí, y no siempre significan el final de la carrera. Wilson explica que en la sede del equipo hay un teléfono satelital para cada uno de los cuatro coches de competición, y solo se usa cuando algo va realmente mal. —Cuando sonó el teléfono satelital en la oficina, supimos que no era una buena señal. Por el rastreo sabíamos que había estado detenido un rato, así que algo pasaba. Pero cuando el teléfono satelital suena, lo confirma. Sainz informó al equipo que su Raptor T1+ había volcado y que su compañero de equipo, Mitch Guthrie, se detuvo para ayudarlo, enganchando una cuerda de remolque a su propio Raptor y

UN TEMPLE INQUEBRANTABLE ANTE UN ACCIDENTE CRÍTICO. UN EJEMPLO DE LA FUERZA DEL ESPÍRITU DEL RALLY

poniendo el coche de Sainz de nuevo sobre sus ruedas. Wilson recuerda: —En ese momento estaban inspeccionando el coche y estaban bastante seguros de que podían continuar; era más un tema estético que otra cosa. Siguieron adelante, aunque con algunos problemas en el camino, como tener que quitar el parabrisas, por ejemplo. El trabajo que hicieron fue increíble. Perdieron una hora y 15 minutos, y lograron recuperar parte del tiempo hasta dejar la diferencia en una hora y dos minutos. En un momento, tuvieron un error de navegación porque simplemente no podían ver: sin parabrisas, con todo el polvo dentro del coche, se saltaron el punto de control y tuvieron que buscarlo, lo que les hizo perder más tiempo hasta llegar a una hora y 30 minutos de retraso.

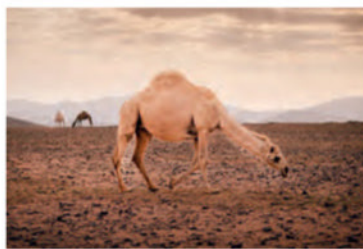
—Eso demuestra la leyenda que es: 650 km o lo que fuera, con el coche en ese estado —dice Wilson. Con la mayor parte de la carrocería dañada, el coche de Sainz regresó a la base del equipo Ford en el vivac, que se traslada cada pocos días a medida que la carrera avanza por Arabia Saudí, al final de la sección Chrono de dos días alrededor de Bisha. El formato Chrono no permite asistencia externa. —Había comisarios técnicos en el punto de descanso nocturno (del primer día de la Chrono), y nuestra idea en ese momento era que, si había algún daño en la jaula antivuelco, lo habrían detectado allí y probablemente lo habrían detenido, así que estábamos bastante seguros de que si lograba traer el coche de vuelta, no habría nada que no pudiéramos arreglar para que volviera a correr al día siguiente. Nuestra filosofía en ese momento era: 'Mira, Carlos, el año pasado ganaste el Dakar con una ventaja de una hora y 20 minutos, y ahora estás a una hora y 30 minutos. Quizás la victoria está fuera de alcance, pero el podio no lo está.

Así que pongámonos a trabajar y volvamos a la carrera.' Pero, lamentablemente, cuando inspeccionamos el coche más de cerca y la FIA (los inspectores de seguridad del organismo rector del automovilismo) intervinieron, quedó claro que no podríamos continuar. —Expusimos nuestro argumento de que podíamos reparar el coche y que quedaría tan seguro o incluso más seguro que antes. Pero está muy claro, por cómo están redactadas las reglas, que ciertas partes de la jaula de seguridad no se pueden reparar. Tomaron su decisión, y tenemos que respetarla. Lamentablemente, eso significó que Carlos tuvo que irse a casa. ¿Cuál fue exactamente el problema? —Había una doblez en uno de los tubos superiores, sobre el lado del

copiloto, y más atrás había una grieta. Estoy seguro de que, en el futuro, considerando lo que le pasó también a Sébastien Loeb [el piloto de Dacia, que buscaba su primera victoria en el Dakar en su octavo intento, tuvo un problema similar que le costó la carrera], y dado que fueron dos de los principales contendientes, ese reglamento se revisará en el futuro. La seguridad es lo primero, así que cualquier cambio en la norma que permita reparar debe redactarse con mucho cuidado. Pero el espíritu del Dakar es arreglarlo y seguir adelante. Wilson admite que la dureza del terreno sorprendió a muchos en el vivac.

—Los primeros días fueron especialmente duros para todos, y un poco impactantes, porque creo que el Dakar no había pasado mucho por la zona de Bisha, y los daños que vimos en los primeros tres o cuatro días fueron inmensos. Por ejemplo, en meses de pruebas con el Raptor T1+, Ford no sufrió ni una sola rotura de parabrisas; aquí perdieron dos en un solo día. Afortunadamente para Ford, Sainz no era su única apuesta. La alineación de pilotos también incluía a Mitch Guthrie, una estrella en ascenso de EE.UU. que ascendió desde la categoría SSV; Nani Roma, ganador en motos y coches, con experiencia en el Dakar en África,

Los pilotos duermen en motorhomes, el resto del equipo en tiendas de campaña sobre furgonetas.



Se deja un minuto de intervalo entre pilotos para evitar el polvo que deja el coche de delante.



CABALGANDO CON UN DIOS DEL OFF-ROAD



¿Quieres montar en lo más parecido actualmente disponible al Raptor T1+? Se trata del Bronco DR. Es un coche de carreras para el desierto disponible comercialmente, tuyo por unos 275.000 euros, construido por Ford en colaboración con Multimatic. Tiene el mismo motor V8 Coyote de 5,0 litros que el T1+, pero con unos 50 CV más que el límite de 359 CV impuesto al T1+ por las reglas del Dakar. Comparte las mismas llantas de 43 centímetros (17 pulgadas) y neumáticos BF Goodrich de 94 centímetros (37 pulgadas), pero con una configuración de transmisión y frenado diferente. Y no tiene parabrisas, porque en las carreras de desierto en Estados Unidos no creen en ellos. La experiencia cuenta con Brad Lovell, una leyenda en el mundo de las carreras de desierto en EE. UU., quien ayudó a desarrollar el coche. Durante el recorrido, de 6,4 kilómetros, a través del desierto cerca de Hail, no se detiene ni un segundo.

Atreviéndose arena blanda, arena compacta, trepa por escarpados rocosos y derrapa de manera espectacular, haciendo que el coche "baile". Además, el sonido es glorioso. En un terreno similar, se conduce un Bronco Raptor, que está en el extremo más potente de la gama Bronco legal para carretera, con un motor V6 biturbo de 3,5 litros que también supera los 400 CV. Aunque muchos 4x4 se compran por razones de imagen y estilo, Ford insiste en que su programa del Dakar traerá avances tecnológicos a los coches de producción, especialmente en cuanto a la suspensión y los modos de conducción – Normal, Off-Road, Baja y Rock Crawl, por ejemplo – que influyen en la transmisión, dirección, suspensión y sonido, entre otros muchos aspectos. Incluso en España, donde no hay nada comparable al Dakar, se espera ver más del nombre Raptor. Es una parte clave de uno de los objetivos del jefe de Ford, Jim Farley: 'dominar' el off-road.

Sudamérica y Arabia Saudí, que solo se perdió la edición del año pasado porque estaba recuperándose de un cáncer; y Mattias Ekström, quien, al igual que Sainz, dejó el avanzado Audi RS Q e-Tron eléctrico con extensor de autonomía para pasarse al Ford Raptor T1+ con motor V8 atmosférico. El polifacético piloto de 46 años, con éxitos en rallycross, el Mundial de Rallyes (WRC), el DTM y otras disciplinas, no es de muchas palabras. —Mattias, ¿sientes que vas a ganar? Hace una pausa mientras sigue comiendo su ensalada en el vivac cerca de Hail, en el día de descanso después de la etapa Maratón —

en el Campeonato Mundial de Rally Raid, sino porque, como demostró Guthrie con Sainz, un compañero de equipo suele ser más rápido en llegar al rescate que un camión de asistencia.

Finalmente, Roma y Ekström ganaron una etapa cada uno, lo que le dio a Ford un motivo de orgullo, mientras que Nasser Al-Attiyah hizo lo propio con el Dacia Sandrider. Pero, como suele ocurrir, Toyota dominó este Dakar: el saudí Yazeed Al-Rajhi se llevó la victoria, seguido del piloto oficial Henk Lategan). Guthrie se encaminaba a un puesto en el top 5 y estaba encantado de informar que, aparte de los pinchazos

EL IMPREVISTO DAÑO EN EL RAPTOR T1+ EVIDENCIAN LA CRUDEZA DEL DESIERTO Y LA EXIGENCIA TÉCNICA DE LA PRUEBA

similar a la Chrono, una prueba de dos días con asistencia mínima—.

—En cierto modo, sí. Pero el año pasado también me sentí así, y terminó rápido. Así que decidí no pensar en el resultado final y tomarlo día a día.

—El año pasado me dio una lección. Cuando empiezas a pensar demasiado en lo que vendrá, pierdes la concentración en el presente. Creo que estamos en una buena posición y que podemos ganar, pero quedan demasiados días.

Cuando visitamos el equipo, Roma ya estaba fuera de la lucha por la victoria tras perder demasiado tiempo en una colisión. Aun así, seguía compitiendo, no solo en busca de puntos para Ford

—que todos sufren—, su Ford no le había dado ningún problema. Algo notable, considerando que el Dakar es tan duro que siempre se espera que algo falle, especialmente con un coche tan nuevo como el Raptor T1+, cuyo diseño comenzó hace apenas dos años y que tocó tierra por primera vez en abril. El Dakar de 2025 se erige como un escenario épico en el que la pasión por el motor y la implacable fuerza del desierto se conjugan para forjar historias inolvidables. La última edición ha sido, sin duda, un compendio de emociones intensas y desafíos titánicos que han puesto a prueba a los pilotos más valientes del planeta, y la experiencia vivida por Carlos Sainz no ha sido la excepción.



Gutiérrez, Al-Attiyah y sus copilotos uniéndose para reparar una rueda.

EL EPISODIO DE SAINZ INVITA A REFLEXIONAR SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LAS NORMATIVAS EN EL AUTOMOVILISMO EXTREMO

En medio de tormentas de arena y temperaturas abrasadoras, el destino quiso que el legendario piloto se enfrentara a uno de los episodios más duros de su carrera. El imprevisto accidente en el que la estructura del Raptor T1+ sufrió daños irreparables, evidenciando una doblez en el tubo superior y una grieta en la zona del copiloto, se convirtió en el punto de quiebre que selló su retirada. La intervención rigurosa de la FIA, fundamentada en la prioridad inquebrantable de la seguridad, dejó en claro que, en el Dakar, la integridad de sus participantes es sagrada y que ningún triunfo vale el riesgo de poner en peligro la vida. Sin embargo, más allá de la amarga conclusión en la pista, este episodio se convierte en una lección de resiliencia y espíritu combativo. La respuesta inmediata y solidaria de sus compañeros, especialmente la destacable intervención de Mitch Guthrie, evidenció el valor de la camaradería en una prueba tan exigente. La sinergia del equipo Ford/M-Sport brilló en medio de la

adversidad, demostrando que en el rally raid la fuerza colectiva puede transformar incluso los momentos más críticos en episodios de superación.

El Dakar 2025, con su vasto y hostil paisaje, puso de manifiesto la dualidad del destino en el mundo del automovilismo: el éxito y el fracaso conviven en un mismo trayecto, y cada kilómetro recorrido se carga de incertidumbre y pasión. Sainz, con su temple habitual, se mostró una vez más como un verdadero guerrero del asfalto y del desierto, dispuesto a desafiar los límites a pesar de las inclemencias del camino. Su carrera en esta edición, aun truncada por circunstancias que escapan al control del piloto, ha dejado una huella imborrable en la memoria de aficionados y expertos por igual. La polémica sobre la imposibilidad de reparar ciertos componentes críticos ha abierto un debate fértil entre técnicos y autoridades del automovilismo, quienes se plantean nuevas perspectivas para equilibrar la competitividad con



Seb Loeb continúa siendo el mejor piloto que nunca ha conseguido ganar el Dakar.

la seguridad. Este debate no solo apunta a una posible revisión de los reglamentos, sino que también refleja la evolución constante del Dakar, en el que cada edición invita a innovar y a reinventar la tecnología aplicada en los vehículos de alta competición. Aunque el destino de este año lo haya separado prematuramente de la lucha por el podio, su espíritu indomable y su capacidad para

sobreponerse a la adversidad seguirán inspirando a generaciones futuras. Así, mientras el sol se oculta tras las dunas y el polvo del desierto se asienta, queda la promesa de que, en cada revés, se esconde la semilla de una nueva victoria, y que el espíritu del Dakar perdurará en cada vuelta, en cada tramo y en cada latido acelerado de aquellos que se atreven a soñar con conquistar lo inalcanzable.

LA UNIÓN Y RESILIENCIA MOSTRADA POR EL FORD/M-SPORT FUERON EL EJE PARA ENFRENTAR LOS OBSTÁCULOS



La Raptor T1+ tiene un sonido increíble. Su V8 marca un contraste con respecto al Audi ganador de la pasada edición.

Diseño, ingeniería y pasión por los supercoches en Marbella



Hemos tenido el placer de entrevistar a Pablo Hernández, director de la prestigiosa constructora Fenix Grupo, que se encontraba en el circuito del Jarama junto a GT Race Marbella, club al que pertenece y con el que colabora desde la fundación del mismo, encargándose además de la reforma integral de sus instalaciones que se inaugurarán en Semana Santa. **Por:** ESTEFANÍA SERNA

De dónde nace esa emoción por la competición y los coches?

Creo que es una pregunta bastante cliché, pero la verdad es que, desde pequeño, siempre me han gustado los coches y la velocidad. Sin embargo, nunca había podido permitirme competir hasta que me convertí en empresario. Fue entonces cuando tuve la oportunidad de correr con coches de carreras, algo que siempre había soñado. La ilusión que muchas personas tienen hoy en día, yo la he logrado gracias al esfuerzo de mi trabajo y, por supuesto, al sacrificio económico que implica. Al final, es una pasión que comparten muchos, pero he tenido la suerte de convertir mi sueño en realidad.

Cuéntame un poco sobre la marca y el nombre del grupo.

¿De dónde viene? Bueno, el coche que ves aquí es un Porsche 911, específicamente el modelo 911 MK1. Es un vehículo construido por Porsche para competición, y en el mundo del automovilismo lo llamamos un Porsche Cup. No es de última generación, pero es lo que he podido permitirme, y estoy completamente satisfecho con él. Es un coche extremadamente rápido y un poco indomable, como un caballo salvaje, por lo que requiere



experiencia y habilidades para controlarlo.

Para manejar este tipo de vehículos, es fundamental empezar con coches menos potentes y desarrollar la técnica necesaria. Pero, al final, si te apasiona la velocidad y el automovilismo, Porsche es una de las mejores marcas que puedes alcanzar. Seguramente, el próximo año le cambiaremos por completo las pegatinas, ya que este coche será el primero en representar al nuevo club que hemos creado en Marbella: GT Race Marbella. Estamos muy orgullosos de este proyecto y será la primera montura oficial del club.

Hablando de GT Race Marbella, cuéntame más sobre el nuevo proyecto que están haciendo.

En Marbella estamos creando un

club dedicado al automovilismo de lujo y el motorsport. Marbella es un lugar con una gran comunidad de propietarios de coches de alto nivel, y nuestro objetivo es ofrecer un espacio exclusivo donde puedan almacenar sus vehículos con servicios como detailing, wrapping y mantenimiento especializado. En la parte superior del club, tendremos una zona social exclusiva donde los socios podrán reunirse, compartir su pasión por los coches y hacer negocios con otros empresarios del sector. Además, una parte clave de nuestro proyecto es el motorsport. Hemos tomado esta área muy en serio porque creemos que los servicios ofrecidos en la zona no cumplen con los estándares de calidad que nosotros buscamos. Como piloto,

sé exactamente lo que espero de un club, y queremos asegurarnos de que nuestra propuesta sea la mejor. Para lograrlo, hemos llegado a un acuerdo con Roberto Gómez, del grupo RGB en Madrid, quien será el encargado de gestionar toda la parte deportiva de nuestro club. Esto nos permitirá ofrecer un servicio de primer nivel tanto a nuestros socios como a los pilotos que quieran llevar su rendimiento al siguiente nivel.

¿Cuáles son tus planes para el futuro?

Siempre me ha gustado hacer las cosas de manera metódica y avanzar paso a paso. He competido en torneos regionales y, gracias a Dios, he logrado algunas victorias y campeonatos. Sin embargo, el siguiente paso natural es elevar el nivel y competir contra pilotos que realmente me exijan más. Mi objetivo para el próximo año es participar en el Iberia Supercars con el equipo RGB y el club GT Race Marbella. Sé que será un desafío mucho mayor, pero creo que también será una gran oportunidad para mejorar mi experiencia como piloto. Si bien los títulos son importantes para el club, para mí lo más valioso es seguir aprendiendo y perfeccionando mi conducción. Ese es mi verdadero objetivo: crecer como piloto y enfrentarme a nuevos retos cada temporada.



Mádanos tu coche a revistacar@revistacar.es Calle Herreros 3, 28660 Boadilla del Monte, Madrid



ALFONSO

HONDA NSX NA1 1991

Quien no se ha tirado horas de pequeño delante del televisor jugando a la consola con esta mítica leyenda japonesa, pues uno de ellos era yo! Por lo cual fue tener uno toda la vida y una vez lo pude probar en un largo viaje Japón me convencí al 100%, cuando pruebas esta maravilla de la ingeniería de la automoción te das cuenta que era un coche muy adelantado a su época y así lo demostró! A día de hoy, después de 33 años...planta cara a las nuevas generaciones! Con su chasis monocasco de aluminio, su motor 3.0cc central, su reparto de pesos 49/51 y muchas más cosas hacen que este coche dé gusto conducirlo y puedas ir muy rápido sin darte cuenta! Pero la gran motivación de comprar este coche, fue el primer paso para abrir una empresa en la cual la gente pueda alquilar y probar todas las leyendas JDM y puedan sentir y disfrutar la época de oro del mundo del motor, sin la necesidad de irse a Japón! Dicha empresa se llama Japan Driving Experience! Por último y no menos importante, al llevar este coche estás llevando una gran parte de la historia del mundo del motor a nivel mundial! Ya que el diseño y todo de este coche lleva la firma oculta del grandísimo Ayrton Senna, el cual dijo que era lo más parecido de llevar un F1 de la época en la calle! Y se nota que su esencia y espíritu se mantienen en este coche! del motor.

SUBARU IMPREZA STI SPEED PRODRIVE

Es una colaboración que hizo Prodrive con Subaru, de las cuales solo sacaron 300 unidades, de las cuales solo hay 2 en España! Cuantos hemos sido los que hemos estado horas delante de la pantalla y horas en una cuneta pasando frío y calor esperando pasar a los reyes de los rallies, los subarus!! A cuántos nos han emocionado Colin McRae, Petter Solberg, Carlos Sainz o Richard Burns! Seguro que ha muchos!! Pues, aún que un WRC no tenga nada que ver con un STI de calle, siguen siendo unos grandísimos coches para correr, disfrutar en tierra, en nieve! Es un todoterreno este coche!! Con la mejor tracción cuatro del mundo la 4WD. En circuito son rápidos, pero se nota que su casa y su ambiente es la montaña y los tramos!! En este caso, mi Subaru no está de serie, cosa que a los puristas les puede no gustar, después de mucho esfuerzo, trabajo y dinero...poco le queda por hacer ya, a día de hoy lleva el motor forjado, radiador de aluminio Mishimoto, inyectores AEM 1100c3, Turbo Arashi Dynamics 20G, centralita

LinkG4X+, Pantalla AEM, Solenoide de tres vías AEM, Frenos DBA5000, Pastillas EBC, escape recto 3", llantas Prodrive, Neumáticos Yokohama Advan Neova Ado8, capó, portón y alerón de carbono, barras antivuelco, arneses Takata, Válvula de descarga, Tacos de motor, caja y cambio WRC....!!



MERCEDES-BENZ C63 AMG W204

Que se puede decir del mejor clase C que ha sacado Mercedes en su historia y para muchos el AMG de pura raza y una leyenda!

Me llamo Alfonso y este es mi Mercedes-Benz C63 AMG W204. Como ya he dicho este C63 AMG es considerado una leyenda, ya que debajo de ese gigante capó y esas líneas tan agresivas, esconde un motor V8 de 6.2cc y 457Cv! Lo cual le hace tener uno de los mejores sonidos y más característicos de todo mundo de la automoción! En mi tiempo con él puedo decir que es una bestia casi incontrolable! Es un coche con el que para ir rápido, tienes que haber pasado mucho tiempo con él teniendo largas conversaciones! Al final no dejan de ser casi 700Nm en el eje trasero. El coche es una maravilla en todos los sentidos y el único fallo que se le puede sacar, que lógicamente si quieres uno o si tienes uno, no es fallo, por qué sabes dónde te metes...son los consumos! Jaja Pero cada apretón que le das y escuchas ese sonido ensordecedor del V8 atmosférico y la sonrisa que te saca...merece la pena cada litro de gasolina!

ATENCIÓN AL LECTOR

Tel. +34 915 946 930

EDITA

Team CAR Spain Publicaciones, S. L.

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Director

Emilio Olivares i Camps

Asesor Editorial

José Herraiz

Directora Adjunta

Macarena López de la Vara

Subdirectores

Guillermo Lahoz y Daniel Íñigo

Redactor jefe

Daniel Blasco (Cataluña)

Manuel Lerma (ingeniero), Jorge Gómez,

Alberto Solís, J. Marsá, Máximo Seidel.

Lía Izquierdo. Félix Daroca, Rafael de

Castro y Pedro Pastor (relojes).

Diseñadores: Íñigo Onieva

y Emilio Cenzano.

www.revistacar.es

Coordinación
y Operaciones Especiales
Paloma Álvarez

Dirección de Arte y Maquetación
Pablo Barca Soler

Fotografía
Óscar Polanco,
Olivares Bross y Javier Lorite.

PUBLICIDAD Y MARKETING

Pedro Pastor / Tel. 634 909 555

Barcelona Mass Media Special Group

DEPARTAMENTO DIGITAL

Estefanía Serna / Tel. 624 260 434

IMPRENTA

Grupo Monterreina

DISTRIBUCIÓN

Boyacá

DEPARTAMENTO PERSONAL Y JURÍDICO

Ejaso Estudio Jurídico

CAR INTERNACIONAL

CAR UK, China, India y Grecia.

Responsable de contenidos internacionales:

Donna Freeman

CAR ES UNA MARCA REGISTRADA POR EMAP AUTOMOTIVE. LA EDICIÓN ESPAÑOLA ESTÁ PUBLICADA BAJO LICENCIA DE TEAM CAR SPAIN PUBLICACIONES SL. TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS.

team car
spain publicaciones sl

Gobelos, 25. 28023

La Florida - Madrid



Difusión controlada por OJD
Depósito Legal M-7320-2007
ISSN 1887-5491

En virtud de lo dispuesto en los artículos 8 y 32.1, párrafo segundo, de la Ley de Propiedad Intelectual, quedan expresamente prohibidas la reproducción, la distribución y la comunicación pública, incluida su modalidad de puesta a disposición, de la totalidad o parte de los contenidos de esta publicación, con fines comerciales, en cualquier soporte y por cualquier medio técnico, sin la autorización de la empresa editora de la publicación, Team CAR Spain Publicaciones SL.



Hablemos de coches con PodCars

Desde su lanzamiento en 2018, PodCars se ha convertido en un referente para los amantes del motor. Lo que comenzó como una simple conversación entre amigos ha evolucionado en un podcast seguido por miles de oyentes, donde se debate sobre coches, tendencias de la industria y anécdotas divertidas. **Por:** ESTEFANÍA SERNA

Qué los inspiró a crear un podcast sobre coches? PodCars nació, en parte, por sugerencia de nuestros amigos y familiares, quienes nos decían que pasábamos el día hablando de coches y que deberíamos grabarnos e intentar encontrar a más gente como nosotros. Una forma sutil de decirnos que éramos muy pesados, aunque, sin ellos, seguramente PodCars no existiría.

Esto nos hizo reflexionar, ya que los tres seguíamos a creadores de contenido relacionados con el mundo del motor, especialmente de habla inglesa, donde el formato de podcast automovilístico ya existía, aunque no era tan común en nuestro entorno. Así fue como, el 17 de octubre de 2018, nos reunimos en un pequeño despacho con unos micrófonos y subimos nuestro primer podcast a plataformas online. Desde entonces, publicamos un episodio semanalmente en YouTube, Spotify, Apple Podcasts y otras plataformas.

¿De qué habláis en los episodios de PodCars? Tenemos un formato estructurado en tres secciones que intentamos seguir en cada episodio. En la primera parte, uno de los tres se encarga de preparar un Top 6, en el que elabora un listado de seis coches, marcas o cualquier otro tema relacionado con el motor. Los otros dos deben adivinar los elementos de la lista. Por ejemplo: Top 6 de los coches más fiables de 2024. Vamos mencionando opciones hasta completar los seis primeros del ranking. El episodio finaliza con el segmento WWYP ("What Would

You Prefer?" / "¿Qué prefieres?"). Es sencillo, uno de nosotros presenta tres modelos de coches que podrían ser rivales entre sí, generando un gran debate sobre cuál elegiríamos. ¿Un ejemplo? Porsche 918 Spyder, Ferrari LaFerrari o McLaren P1. ¿Cuál elegirías? Muchas veces, como en este caso, todas las respuestas son correctas.

¿Qué ha sido lo más gratificante de realizar este podcast hasta ahora?

Ver que logramos nuestro propósito inicial: conectar con personas tan apasionadas por el mundo del motor como nosotros. Nuestros seguidores son increíbles, y aprendemos muchísimo de ellos. Son verdaderos entusiastas y fanáticos del motor, y nos encanta leer sus comentarios y saber que disfrutaban nuestros episodios. Constantemente recibimos mensajes de oyentes de todo el mundo que quieren compartir con nosotros sus experiencias y anécdotas con los coches, además de mostrarnos sus

vehículos particulares, muchos con historias que ponen la piel de gallina. Nuestros seguidores tienen verdaderos cochazos, pero lo que más nos fascina es la manera en que los describen. Nos sentimos plenamente identificados con ellos, y nos emociona ver cómo, sin importar la edad, la pasión por los coches nos une de una manera especial. No hay sensación más gratificante que ver cómo estamos logrando aquello que tanto deseamos.

Su canal en YouTube ha crecido considerablemente. ¿Cuál creen que ha sido la clave para conectar con el público y diferenciarse en un nicho tan competitivo como el automovilístico? Fue una grata sorpresa descubrir que el formato en video era justo lo que necesitábamos para acercarnos aún más a nuestros seguidores y hacerlos sentir parte de PodCars. Creemos que la clave ha sido ser nosotros mismos ante la audiencia. Desde el inicio, nuestra intención ha sido

mantenernos transparentes y no estar condicionados por nada. Es un podcast muy informal, en el que nos reímos mucho e improvisamos aún más, dando nuestras opiniones de manera completamente espontánea. Esto permite que nuestros seguidores también compartan las suyas, generando una comunidad activa y participativa.

En estos años haciendo el podcast, ¿qué tendencias creen que están transformando la industria automovilística y cómo perciben que los aficionados al motor están respondiendo a cambios como la electrificación y la digitalización de los vehículos?

La industria automovilística está atravesando una transformación evidente, y el coche eléctrico ya no es el futuro, sino el presente. Estamos en una época de cambios en la que conviven lo mejor de ambos mundos: grandes vehículos eléctricos e impresionantes modelos con motores de combustión. Nuestros seguidores son auténticos petrolheads, con muchas ganas de seguir escuchando rugir motores de combustión durante muchos años más. Sin embargo, también reconocen, al igual que nosotros, que la conducción de un vehículo eléctrico es adictiva, extremadamente cómoda y con prestaciones impresionantes que, en muchos casos, superan a los motores de gasolina. Es difícil predecir el futuro de la automoción, pero desde PodCars estaremos preparados para comentarlo todo.



Una ruta inolvidable de americanos con Spain Premium y AMENCARS

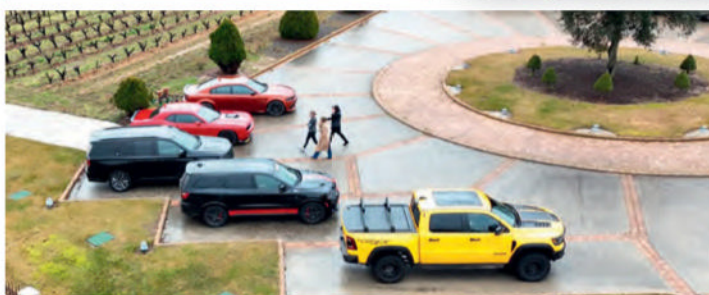
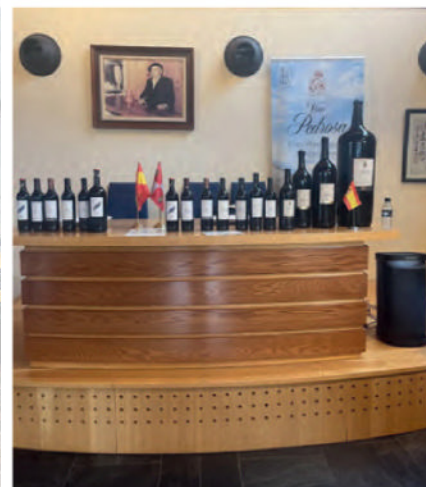
A bordo de los emblemáticos vehículos americanos de AMENCARS, tuvimos la oportunidad de probar modelos icónicos como el Cadillac Escalade V8 (SUV de lujo con motor V8 de 420 CV), el Dodge Durango SRT Hellcat (la versión más potente, con motor V8 HEMI sobrealimentado de 6.2 L y 710 CV), el Dodge Challenger Scat Pack Shaker (deportivo con motor 5.7 L HEMI V8 de 377 CV), el Dodge Charger R/T Scat Pack (sedán deportivo con motor 6.4 L V8 de 485 CV) y la espectacular Ram 1500 TRX (con motor V8 HEMI sobrealimentado de 6.2 L y 702 CV). Una combinación perfecta de potencia y confort que convirtió este recorrido en una experiencia enriquecedora y llena de emoción



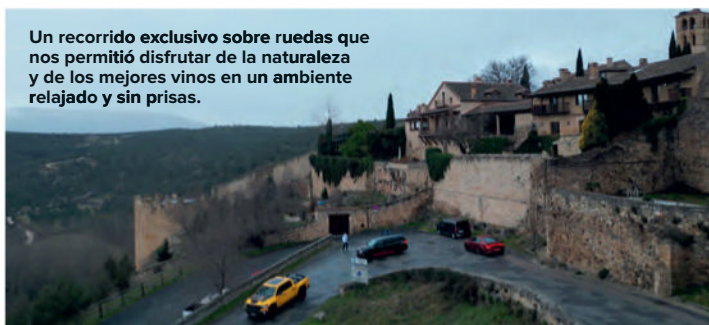
Recorrer las carreteras de Castilla a bordo de algunos de los muscle cars y SUV americanos más imponentes del mercado no es algo que se haga todos los días. Sin embargo, gracias a Spain Premium y AMENCARS, hemos vivido una experiencia llena de enoturismo, la gastronomía y pasión por los mejores coches. **FOTOS: WALDO ROLAN/ MIGUEL POZO // TEXTO: SPAIN PREMIUM**



Desde el Rancho de la Aldegüela, en Torrecaballeros (Segovia), hasta las prestigiosas Bodegas Hnos. Pérez Pascuas - Viña Pedrosa, en Pedrosa de Duero (Burgos), vivimos una experiencia que combinó enoturismo, turismo de interior y gastronomía, diseñada al detalle por Spain Premium para AMENCARS.



Un recorrido exclusivo sobre ruedas que nos permitió disfrutar de la naturaleza y de los mejores vinos en un ambiente relajado y sin prisas.



A lo largo de esta aventura, cruzamos paisajes espectaculares y pueblos históricos con encanto, como Pedraza, Sepúlveda y Peñafiel, hasta llegar a Viña Pedrosa. Allí disfrutamos de una visita guiada por sus instalaciones, una cata de sus vinos excepcionales y una comida inigualable que representó lo mejor de la Ribera del Duero, una denominación que sigue marcando la historia del vino en España.

Desde el Rancho de la Aldegüela, en Torrecaballeros (Segovia), hasta las prestigiosas Bodegas Hnos. Pérez Pascuas - Viña Pedrosa, en Pedrosa de Duero (Burgos), vivimos una experiencia que combinó enoturismo, turismo de interior y gastronomía, diseñada al detalle por Spain Premium para AMENCARS. Un recorrido exclusivo sobre ruedas que nos permitió disfrutar de la naturaleza y de los mejores vinos en un ambiente relajado y sin prisas. A bordo de los emblemáticos vehículos americanos de AMENCARS, tuvimos la oportunidad de probar modelos icónicos como el Cadillac Escalade V8 (SUV de lujo con motor V8 de 420 CV), el Dodge Durango SRT Hellcat (la versión más potente, con motor V8 HEMI sobrealimentado de

6.2 L y 710 CV), el Dodge Challenger Scat Pack Shaker (deportivo con motor 5.7 L HEMI V8 de 377 CV), el Dodge Charger R/T Scat Pack (sedán deportivo con motor 6.4 L V8 de 485 CV) y la espectacular Ram 1500 TRX (con motor V8 HEMI sobrealimentado de 6.2 L y 702 CV). Una combinación perfecta de potencia y confort que convirtió este recorrido en una experiencia enriquecedora y llena de emoción. A lo largo de esta aventura, cruzamos paisajes espectaculares y pueblos históricos con encanto, como Pedraza, Sepúlveda y Peñafiel, hasta llegar a Viña Pedrosa. Allí disfrutamos de una visita guiada por sus instalaciones, una cata de sus vinos excepcionales y una comida inigualable que representó lo mejor de la Ribera del Duero, una denominación que sigue marcando la historia del vino en España.



Los icónicos americanos recorriendo las carreteras de Castilla en una ruta inolvidable.

carmen.

Todo el estilo de nuestra revista tiene nombre de mujer...

Tiffany & Co. en la LVMH Watch Week

La leyenda de la alta joyería americana demuestra su maestría en las nuevas piezas de relojería. POR: P. PASTOR

EN ESTAS PÁGINAS recogemos las principales novedades relojeras presentadas en la LVMH Watch Week, el evento más importante del año para la sección de relojería del mayor grupo de lujo del mundo. En esta edición hemos visto una destacada presencia no solo de sus firmas 'flagship' como Hublot, Zenith, TAG Heuer y Bvlgari, sino también de sus marcas más nicho como Daniel Roth, Gérald Genta, L'Épée, Louis Vuitton y, como aquí os mostramos, las maravillas de Tiffany & Co. La legendaria firma de alta joyería neoyorkina sin duda ha acaparado la mayoría de las miradas entre las novedades presentadas del grupo, reafirmando la importancia que Tiffany también concede a la artesanía relojera, siempre con su sello distintivo. Bajo estas líneas, el nuevo 'Jean Schlumberger for Tiffany & Co. Twenty Four Stone' homenajea al diseñador de joyas francés, basándose en uno de sus anillos más laureados conocido como "Sixteen Stone", creado en 1959. Hereda el creativo detalle de las X de oro amarillo como índices en un anillo rotatorio, totalmente engastado con más de 700 diamantes. A la derecha de estas líneas, la pieza más compleja de las novedades: el espectacular 'Bird on a Flying Tourbillon'. El pajarito de Tiffany siempre ha sido el gran icono de la marca y en esta pieza vemos a dos de ellos acompañando a la Gran Complicación del Tourbillon. Equilibrando la esfera, la indicación de las horas se sitúa simétricamente sobre los pajaritos, que simulan volar sobre un cielo de 16 piezas de piedra turquesa.

Este precioso 'Bird on a Flying Tourbillon' se ofrece en edición limitada a 25 piezas con un precio aproximado de 340.000 euros. Engastado con un total de 848 diamantes.



Inspirado en los diseños de Jean Schlumberger con sus X de oro amarillo giratorias, incorpora un engaste de más de 700 diamantes sobre su caja de oro blanco. Precio: c.p.v.



TAG HEUER CARRERA CHRONOSPRINT X PORSCHE RALLYE

Dos nuevas ediciones limitadas del curioso Chronosprint inspiradas en los históricos relojes de salpicadero de Heuer que fueron decisivos durante el Rally de Montecarlo de la época. Se presentan dos versiones, la primera de acero con brazalete metálico a juego limitada a 911 unidades, y una segunda versión extremadamente limitada a sólo 11 piezas con caja de oro amarillo. La edición de acero con un precio de 10.050 euros y la de oro **24.200 euros**.



BVLGARI X MB&F SERPENTI

Una colaboración que nos pilló desprevenidos pero que nos enamoró de inmediato. La unión entre el diseño histórico italiano y la creatividad moderna, reinterpretando el icónico Serpenti al más puro estilo MB&F. **Desde 140.000 euros**



HUBLOT BIG BANG MECA-10

El calibre Manufactura de cuerda manual de la firma ahora se viste de una espectacular caja de carbono forjado. Además, también se ofrece en King Gold o en titanio, con la novedad de unos 42mm mucho más atractivos. **28.500 euros**



L'ÉPÉE 1839 WATCH BOX

Recientemente adquirida por LVMH, la firma especializada en relojes de mesa de lo más creativos, nos sorprende con una nueva... ¡caja para relojes! De cristal acrílico con un sistema mecánico de apertura y elevación. **12.800 euros**



GÉRALD GENTA GENTISSIMA OURSIN

Como parte del grupo LVMH, la firma que lleva el nombre del propio fundador nos presenta tres nuevas piezas inspiradas en los diseños de 1994 basados en la silueta de un erizo de mar, aquí con bisel con 223 diamantes. **37.500 euros**



ZENITH CHRONOMASTER SPORT

La edición más lujosa de la colección, radiante con un bisel engastado con 10 diamantes y 40 zafiros en talla baguette con gradación arcoíris y esfera con 12 índices baguette a juego. Caja y brazalete de oro blanco. **114.900 euros**



LOUIS VUITTON TAMBOUR TAIKO SPIN TIME

Este modelo ya es todo un icono de la marca parisina, con un curioso sistema giratorio de representación de las horas. Aquí vemos la nueva edición con esfera de ojo de halcón y engaste de 68 diamantes baguette. **161.000 euros**



DANIEL ROTH EXTRA PLAT SOUSCRIPTION

Tras el éxito del relanzamiento de la marca con su Tourbillon en 2023, este segundo modelo time-only ultra delgado con caja de oro amarillo, introduce un nuevo calibre manual. Edición Limitada a solo 20 piezas. **58.200 euros**



BVLGARI

SERPENTI TUBOGAS AUTOMATIC

Qué mejor momento que el Año Chino de la Serpiente para revolucionar el gran referente de la firma romana, el Bulgari Serpenti. Por primera vez en su historia, incorpora un calibre automático de nuevo desarrollo. **57.500 euros**



TAG HEUER CARRERA

CHRONOGRAPH TOURBILLON

Dos nuevos modelos de una preciosa esfera morada ahumada con cronógrafo simple o, como aquí vemos, con la Gran Complicación del Tourbillon. Edición Limitada a 200 piezas, con la icónica caja de acero estilo Glassbox. **34.400 euros**



TIFFANY & CO.

BIRD ON A ROCK

Este modelo "Jean Schlumberger by Tiffany" incorpora el legendario pajarito giratorio de la firma neoyorkina, con un engaste espectacular de 30 tsavoritas verdes en talla baguette y más de 1300 diamantes en talla brillante. **c.p.v.**



ZENITH

DEFY SKYLINE CHRONOGRAPH

Tras varias versiones esqueletizadas del Defy 'time-only', ahora también vemos por fin las ediciones de esfera skeleton azul o negra, con el icónico calibre cronógrafo El Primero con indicación de décimas de segundo. **15.900 euros**



GÉRALD GENTA

GENTISSIMA OURSIN

Disponibles en cuatro versiones (en la página anterior lo vemos con "púas" de diamante y esfera madreperla) aquí mostramos la edición DLC con 223 púas cónicas de oro amarillo y una esfera de relieve octogonal. **28.400 euros**



HUBLOT

SPIRIT OF BIG BANG

Tres nuevos tonos vibrantes de cerámica en los cronógrafos con caja tonel de Hublot: cerámica azul cielo, beige arena o verde oscuro. Cada una presentada en edición limitada a 200 piezas con correas de caucho a juego. **28.500 euros**



TAG HEUER

CARRERA

La esencia femenina de las novedades TAG en esta LVMH Watch Week, con dos versiones en 36mm de colores suaves rosa o lila. Ambas piezas de acero y con índices engastados con 11 diamantes en talla brillante. **4.300 euros**

LOUIS VUITTON

TAMBOUR CONVERGENCE

Con un diseño totalmente nuevo, aunque mantiene la esencia del Tambour, el recién presentado Convergence ahora presenta una elegantísima esfera cubierta, con la indicación de horas y minutos por ventanillas a las 12. Son dos las ediciones que se ofrecen, de platino con cubierta engastada pavé de 725 diamantes, o como aquí lo vemos, en oro rosa. Incorporan el calibre automático LFT MA01.01 desarrollado por La Fabrique du Temps. **37.000 euros**



Audemars Piguet celebra su 150º Aniversario

Con motivo de este hito tan importante en su historia, la firma de Le Brassus comienza el año con muchas novedades en todas las colecciones y grandes revoluciones técnicas en sus Calendarios Perpetuos.



El nuevo CODE 11.59 con el recién presentado calibre 7138 Perpetuo se ofrece por 109.800 euros. Los precios de los Royal Oak están disponibles bajo petición expresa.

Reconocida como una de las casas de alta relojería más importantes del mundo y una de las más respetadas de la historia, la trayectoria de Audemars Piguet desde su fundación en 1875 por Jules Louis Audemars y Edward Auguste Piguet es digna de admiración. Tal es la trascendencia de la marca que tradicionalmente ha sido considerada como una de las tres patas principales del “Holy Trinity” relojero. Comenzamos un importante año de celebraciones para Audemars Piguet con un total de 12 nuevas piezas entre las colecciones CODE 11.59, Royal Oak y Royal Oak Offshore. Pero en esta página pondremos nuestro foco principal en las nuevas ediciones con Calendario Perpe-

tuo que aquí os mostramos de las colecciones Royal Oak y del CODE 11.59 by Audemars Piguet. Aunque las tres piezas comparten una misma complicación, el Calendario Perpetuo, las dos de la derecha presentan una tremenda revolución técnica para la marca y para todo el sector de la alta relojería. Por primera vez en la historia, esta Gran Complicación se puede ajustar manualmente y sin ningún tipo de herramienta externa, directamente desde la corona. Un “todo-en-uno” mecánico que permite 4 posiciones de la corona, con diferentes funciones según se gire en sentido horario o antihorario e incluso según si estamos extrayendo o empujando la corona. Esta maravilla se materializa en el nuevo calibre Manufactura 7138,

ya disponible en los dos modelos sobre estas líneas (Royal Oak en oro arena o acero y CODE 11.59 de oro blanco)

El tercer reloj, que mostramos en grande, marca la despedida del movimiento antecesor recién mencionado: el calibre 5134 en su versión esqueletizada. Se ofrece en edición limitada a 150 piezas, combinando titanio satinado en su caja y brazalete, con eslabones centrales y bisel de BMG pulido.

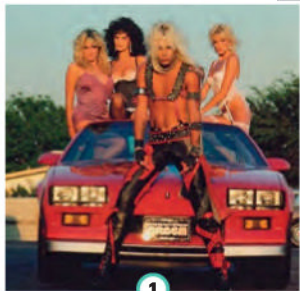
También los Calendarios Perpetuos con el nuevo calibre se ofrecen en una inicial edición especial de 150 piezas con la misma firma vintage estilizada en la Fase Lunar, siendo las versiones estándar de la colección las que aquí vemos con la firma moderna.

Top 10.

Apariencias que engañan

Sus llamativos diseños estaban por encima de sus prestaciones, pero nos los compraríamos igual.

G. Lahoz



1

CHEVROLET CAMARO III

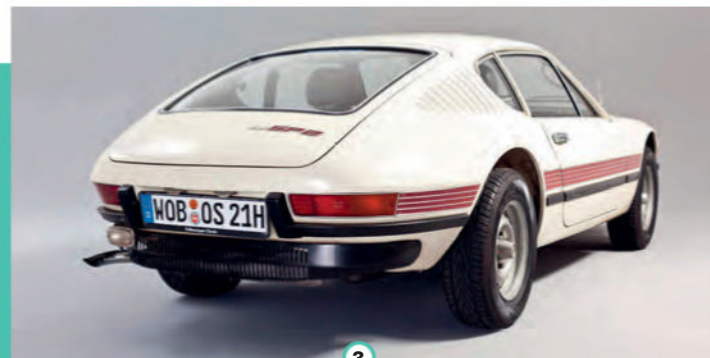
El Camaro de 3ª generación se lanzó en 1981 y llevó mecánicas 2.5 de cuatro cilindros (93 CV), 2.8 de seis (137 CV) y 5.0 de ocho (230-350 CV). El espectacular diseño de Jerry Palmer incluía un agresivo frontal y, en la parte trasera, ópticas horizontales con una luna tipo cúpula. Si eras un rockero californiano, como Vince Neil, debías tener uno.



2

MUSTANG II KING COBRA

Por culpa de la crisis del petróleo y de las normativas anti-emisiones, el Mustang pasó de emplear potentes V8 a convertirse en casi un utilitario. Se estrenó en el 74 con un 2.3 y un 2.8 seis cilindros. El Cobra II (1976) montó un V8, y dos años después el King Cobra. Pero solo rendía 140 CV por las restricciones, y lógicamente están poco cotizados.



3

VOLKSWAGEN SP2

El Escarabajo (allí llamado Fusca) siempre ha sido muy popular en Brasil, y sobre su base se han fabricado miles de buggys. En este caso lo que hicieron los ingenieros brasileños fue desarrollar un bonito cupé sobre la base mecánica del VW 1600 Variant con motor boxer. Presentado en 1971, se llamaban como el reciente Ferrari barchetta, SP1 el de 65 CV y SP2 el de 75. Algunos bromeaban con que las siglas SP eran el acrónimo de "sem potencia".



4

PORSCHE 912

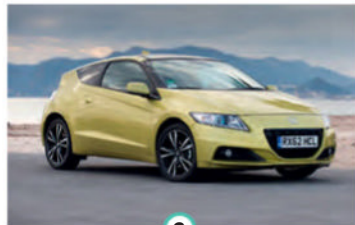
Lanzado en 1965, llevaba el 1.6 del 356 SC y rendía 90 CV. Sería injusto decir que resultaba lento, en un mundo en que la gente corriente iba en coches de 30 o 40 CV, pero era el hermano pobre del 911. En cierto modo ofrecía sensaciones de un 356 en un 911. Se vendió también como Targa, y la producción terminó en 1969. Llegaron a estar muy baratos.



5

DMC DELOREAN

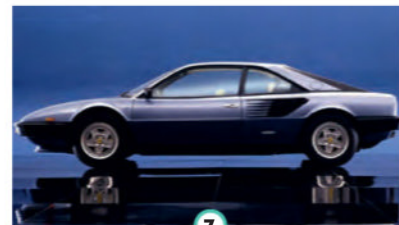
Que no se ofendan los miembros del club, como nuestro amigo Jon. Pero es indudable que la mecánica no estaba a la altura de su llamativa carrocería. Fabricado en Belfast con el impulso del John DeLorean, el diseño era de Giugiaro y la carrocería, de acero inoxidable. EL 2.8 V6 de 130 CV resultaba menos exótico y lo usaban Renault, Peugeot y Volvo.



6

HONDA CR-Z

Un cupé muy peculiar, al ser pequeño e híbrido allá por 2010. En total rendía 124 CV (motor 1.5 i-VTEC) 14 de los cuales los aportaba el motor eléctrico. El cambio era manual y la tracción delantera. Era ligero, ágil y divertido de conducir, un modelo de cuando la marca japonesa hacía coches interesantes, y por eso se cotiza bien de segunda mano.



7

FERRARI MONDIAL

Presentado en 1980 como sucesor del 308 GT4, lucía un magnífico diseño y disponía de pequeñas plazas traseras. Los primeros montaban un 3.0 V8 con 210 CV, con los que aceleraba de 0 a 100 en 8,2 segundos. Las versiones del Mondial (8, QV, 3.2 y T) evolucionaron en paralelo a los 308/328/348. Es el modelo menos cotizado de la marca italiana.



8

BRICKLIN SV1

Una rareza con una historia similar al DeLorean, también con puertas "ala de gaviota". Nació en 1974 gracias a Malcolm Bricklin, que hizo fortuna importando Subarus. Rivalizaba con el Corvette y, debido a las normas anti emisiones, su 5.9 V8 de origen AMC rendía apenas 175 CV. Con carrocería de fibra de vidrio, se montaba en Canadá y su calidad de fabricación era muy mala. Tras apenas dos años y casi 3.000 unidades cesó la producción.



9

SAAB SONETT

El primer Sonett debutó en 1956 pero no llegó a fabricarse en serie. Sí lo haría el Sonett II (1966), que nació con un motor de tres cilindros y dos tiempos. Después les montaron los V4 de 1.5 litros y 65 CV de Ford. La última evolución fue el Sonett III (con faros plegables manualmente) y la mecánica seguía siendo la misma, con tracción delantera.



10

RANGE ROVER P38 DIESEL

La segunda generación (P38) del icónico modelo era más espaciosa y cómoda. También empleó los motores V8 de origen Rover, pero con la cilindrada aumentada a 4.6 litros. Otra opción era pedirlo con el 2.5 seis cilindros turbodiesel BMW. Rendía 136 CV, con cambio manual o automático. Con este último, un coche tan pesado, resultaba demasiado perezoso.

PORSCHE



KEEP YOUR ESSENCE.

Nuevo Modelo Macan 4 totalmente eléctrico.

El nuevo Macan 4, totalmente eléctrico y con una autonomía de hasta 612 kilómetros¹, lleva la conducción a otro nivel. Diseñado para quienes buscan exclusividad y rendimiento deportivo. Ahora, su financiación, con **mantenimiento y el primer año de seguro**** incluidos.

Centro Porsche Barcelona

C/ de París, 123
08036 - Barcelona
Tel: 930 181 300

C/ Botánica, 89
08908 - L'Hospitalet de Llobregat
(Barcelona)
Tel: 902 200 911

Avinguda de Cerdanyola, 89
Sant Cugat del Vallès
08173 Barcelona
Tel: 930 002 783

Porsche Macan 4 Election

698

€/mes*

48 meses

Entrada 19.979,44 €
10.000 km/año.

Cuota Final en el mes 48:
46.490,50 €

* Oferta para un Porsche Macan 4 con equipamiento de serie. **PVP recomendado financiando en Península y Baleares 83.382,00 €** (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario incluidos). Oferta de financiación válida para clientes particulares que financien un crédito mínimo de 40.000 € a través de Porsche Financial Services (según condiciones contractuales). **Ejemplo: TAE 7,73 %.** Incluye Mantenimiento Porsche durante 4 años o 60.000 km (lo que suceda antes) por 0,00 € y 1 año de seguro a todo riesgo (con franquicia 900€) por 0,00 €. Entrada: 19.979,44 €. Importe total del crédito: 65.304,64 €. Comisión de apertura financiada: 3,00 % (1.902,08 €). TIN: 6,50 %. Importe de los intereses 14.689,86 €. 48 cuotas de 698,00 € y si lo desea, al cabo de 4 años podrá cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedárselo pagando la cuota final de 46.490,50 € (calculada con 10.000 km anuales). Coste total del crédito 16.591,94 €. Importe total adeudado: 79.994,50 €. Precio total a plazos: 99.973,94 €. **Precio adquisición al contado: 85.382,00 €.** Sistema de amortización francés. Incompatible con otras ofertas financieras. El modelo visualizado puede no corresponder exactamente con el ofertado. Oferta válida hasta el 31/03/2025. Porsche Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E.

**Seguro mediado por Volkswagen Insurance Services, Correduría de Seguros S.L. con CIF núm. B-28007615, domicilio social em Avda. Baix Llobregat, nº8, 1ª Planta (Parque de Negocios Mas Blau II). C.P. 08820, El Prat de Llobregat (Barcelona), inscrita en el Registro de Distribuidores de Seguros de la Dirección General de Seguros con la clave J-0667. Con capacidad financiera y Seguro de Responsabilidad Civil concertado conforme a lo que se establece en la normativa de distribución de seguros aplicable.

Macan 4 (equipamiento de serie): Consumo eléctrico combinado (WLTP): 17,9 kWh/100 km. Emisiones de CO₂ combinado (WLTP): 0 g/km.

¹ Autonomía eléctrica combinado (WLTP): 612 km.

Tan poco convencional como tu vida



Taigo desde 19.900 €

sujeto a financiación*

La vida es muy poco convencional como para tener un coche con un diseño convencional, un tamaño convencional y una trasera convencional. Mejor tener un SUV que a la vez es un coupé. Taigo. Porque... **¿Quién quiere ser convencional?**

*PVP recomendado en Península y Baleares para un Volkswagen Taigo 1.0 TSI 70 kW (95 CV) 5 vel. (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario, y bonificaciones de Volkswagen Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 31/03/2025 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo de 15.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Modelo visualizado: Taigo R-Line con opcionales. Gama Taigo: consumo combinado WLTP (litros/100 km) de 5,3 a 5,9. Emisión CO2 combinado WLTP (g/km) de 120 a 134.



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.